

**ATTO N. DD 2912**

**DEL 14/05/2025**

**Rep. di struttura DD-TA0 N. 199**

## **DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE**

### **DIREZIONE DIPARTIMENTO AMBIENTE E SVILUPPO SOSTENIBILE VALUTAZIONI AMBIENTALI**

**OGGETTO:** Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS) integrata con la fase di screening di incidenza. Esito conclusivo della fase di specificazione dei contenuti del Rapporto Ambientale di cui all'art. 13, commi 1 e 2 del D.Lgs. 152/2006. Presa d'atto dell'esito positivo della fase di screening di incidenza.

#### **Premesso che:**

la Città metropolitana di Torino con deliberazione del Consiglio metropolitano n. 42 del 20 luglio 2022 ha approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), che costituisce un piano strategico di medio-lungo termine, sovraordinato ai piani di settore e declinato in azioni strutturali che prevedono investimenti in un orizzonte temporale decennale, dialogano con la pianificazione territoriale e perseguono obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica;

dal PUMS derivano tre piani attuativi di settore:

- il Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS),
- il BICIPLAN,
- il Piano dell'Accessibilità e dell'Intermodalità (PAINT);

la Direzione Trasporti e Mobilità sostenibile del Dipartimento Viabilità e Trasporti della Città metropolitana di Torino ha avviato la fase di elaborazione del PULS, il quale assume un carattere programmatico incentrato sull'individuazione di misure di carattere organizzativo e gestionale volte a rendere il processo di logistica urbana più efficiente, più sostenibile e più sicuro.

#### **Considerato che:**

il PULS viene sottoposto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi dell'art. 6, comma 2, lett. a) del D.Lgs. 152/2006;

la procedura di VAS, ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e dell'art. 44 della L.R. n. 19 del 29 giugno 2009, è integrata con la fase di screening della procedura di Valutazione di incidenza (Vinca) di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997, finalizzata a valutare se i contenuti del PULS possono potenzialmente interferire con l'integrità delle aree ricadenti nei siti Natura 2000, utilizzando i contenuti del Format proponente "*Piani Programmi*", allegato alla DGR n. 55-7222/2023/XI del 12.07.2023;

per la procedura di VAS l'autorità procedente di cui all'art. 5, comma 1, lett. p) del D.Lgs. 152/2006 è individuata nella Direzione Trasporti e Mobilità Sostenibile del Dipartimento Viabilità e Trasporti mentre

l'autorità competente di cui all'art. 5, comma 1, lett. q) del D.Lgs. 152/2006 è individuata nel Dipartimento Ambiente e Sviluppo Sostenibile – Unità Specializzata Valutazioni Ambientali – Nucleo VAS e VIA di questa Città metropolitana;

per la procedura di Vinca l'autorità competente è individuata nel Settore Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali, Direzione Ambiente, Energia e Territorio della Regione Piemonte nel rispetto del capitolo 1.8 della D.G.R. n. 25-2977 del 29/02/2016.

**Dato atto che:**

l'autorità procedente, con proprie D.D. n. 8658 del 30/12/2024 e D.D. n. 1624 del 18/03/2025 ha recepito e approvato i seguenti documenti facenti parte della proposta di piano:

- documento di piano e piano della comunicazione redatti dalla società FITCONSULTING S.R.L.,
- Rapporto Preliminare VAS comprendente lo screening di incidenza del PULS e Piattaforma Conoscitiva contenente l'analisi di contesto comune ai tre piani di settore del PUMS redatti dalla società TERRARIA S.r.l. ai fini dell'avvio della fase di scoping della procedura di VAS ai sensi dell'art.13 del Dlgs 152/2006 integrata con lo screening di incidenza;

l'autorità procedente con nota prot. n. 3306 del 10/01/2024 integrata con nota prot. n. 46160 del 19/03/2025 ha trasmesso all'autorità competente la documentazione per l'avvio della fase di specificazione dei contenuti del Rapporto Ambientale per la procedura di VAS integrata con la fase di screening della procedura di Valutazione di Incidenza;

ai sensi dell'art. 13, comma 1 del D.Lgs. 152/2006, l'autorità competente, in collaborazione con l'autorità procedente, ha individuato i soggetti competenti in materia ambientale da consultare per acquisire i contributi di competenza necessari a definire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale;

il procedimento di VAS è stato formalmente avviato per la fase di specificazione dei contenuti del Rapporto Ambientale (scoping) mediante la nota prot. n. 54375 del 31/03/2025 con la quale è stato richiesto ai soggetti competenti in materia ambientale il contributo di competenza di cui all'art. 13 comma 1 del D.Lgs. 152/2006;

in data 31/03/2025 si è proceduto a pubblicare sulla pagina dedicata del sito istituzionale della Città metropolitana di Torino il Rapporto preliminare VAS comprendente lo screening di incidenza, la proposta di Piano e la Piattaforma conoscitiva.

**Visti:**

i contributi trasmessi dai soggetti competenti in materia ambientale, che sono depositati agli atti e riepilogati nell'Allegato I alla presente determinazione e che vengono elencati di seguito:

- Comune di Castellamonte – giusta nota prot. n. 7385 del 07/04/2025 pervenuta in medesima data al prot. n. 59793;
- Ente di gestione dei Sacri Monti – giusta nota prot. n. 1465 del 16/04/2025 pervenuta in medesima data al prot. n. 66904;
- Città di Torino – giuste note prot. n. 4121 del 24/04/2025 del Dipartimento Urbanistica ed Edilizia privata, Divisione Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito e prot. n. 4158 del 28/04/2025 del Dipartimento Ambiente e Transizione Ecologica, Divisione Qualità Ambientale, Servizio Qualità e Valutazioni Ambientali, Ufficio Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali pervenute in data 28/04/2025 al prot. n. 71801;

- ASL TO5 – giusta nota prot. n. 24589 del 28/04/2025 pervenuta in medesima data al prot. n. 71818;
- Città di Rivoli – giusta nota prot. n. 34461 del 29/04/2025 pervenuta in medesima data al prot. n. 72543;
- Comune di Sangano – giusta nota prot. n. 2941 del 29/04/2025 pervenuta in medesima data al prot. n. 72891;
- Ente di Gestione delle Aree protette dei Parchi Reali – giusta nota prot. n. 2208 del 29/04/2025 pervenuta in medesima data al prot. n. 72972;
- Città di Moncalieri - giusta nota prot. n. 29061 del 29/04/2025 pervenuta in medesima data al prot. n. 73003;
- Soprintendenza Archeologia Belle arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Torino - giusta nota prot. n. 8849 del 30/04/2025 pervenuta in medesima data al prot. n. 73500;
- Regione Piemonte - Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica - Settore Pianificazione trasporti e infrastrutture e Programmazione del trasporto pubblico – giusta nota prot. n. 20095 del 30/04/2025 pervenuta in data 02/05/2025 al prot. n. 74335;
- ASL TO3 – giusta nota prot. n. 48122 del 30/04/2025 pervenuta in data 30/04/2025 al prot. n. 73846.

**Dato atto che:**

contestualmente all'avvio della fase di scoping VAS, si è provveduto con nota prot. n. 54379 del 31/03/2025 all'attivazione formale dell'Organo Tecnico di questa Città metropolitana, istituito con DGP 63-65326 del 14/4/99 e s.m.i., a seguito del quale è pervenuto il parere della Direzione del Dipartimento Pianificazione Territoriale, Urbanistica ed Edilizia - Ufficio Pianificazione Territoriale Generale, giusta nota prot. n. 71521 del 28/04/2025.

**Dato altresì atto che:**

con pubblicazione sulla pagina dedicata del sito istituzionale di questa Città metropolitana avvenuta in data 31/03/2025, è stata data pubblica evidenza dell'integrazione procedurale dello screening di incidenza con la procedura di VAS;

con nota prot. n. 54389 del 31/03/2025 l'autorità competente per la VAS ha comunicato all'autorità competente per la Vinca il contestuale avvio della fase di screening di incidenza integrato nella procedura di VAS richiedendo l'espressione del parere motivato di competenza;

con nota prot. n. 70019 del 06/05/2025, pervenuta in medesima data al prot. n. 75807, che viene allegata al presente atto per farne parte integrante e sostanziale (Allegato II), la Direzione Ambiente, Energia e Territorio, Settore Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali della Regione Piemonte ha espresso parere positivo di conclusione dello screening di incidenza prescrivendo "[...] di rimandare alla fase di pianificazione territoriale o urbanistica o di progettazione di eventuali interventi di infrastrutturazione, la valutazione della loro compatibilità con i siti Rete Natura 2000, attraverso procedure puntuali di valutazione d'incidenza [...]".

**Considerato che:**

i contributi pervenuti sono stati di ausilio nel definire, in condivisione con l'autorità procedente, le indicazioni per la redazione del Rapporto Ambientale che vengono dettagliate nel documento: "*Relazione conclusiva della fase di specificazione della VAS*" allegato alla presente determinazione per farne parte integrante e sostanziale (Allegato I), nel quale è stato dato puntuale riscontro ai singoli contributi pervenuti.

**Rilevato che:**

nel suddetto allegato sono state evidenziate le osservazioni attinenti più propriamente alla sfera delle scelte progettuali di impostazione del piano per le quali, visti i temi sollevati, è necessaria una valutazione più

approfondita da parte dell'autorità procedente sull'opportunità di integrare i contenuti del piano e alle quali dovrà essere dato riscontro specifico all'interno del Rapporto Ambientale.

**Dato atto infine che:**

non sussiste conflitto di interesse ai sensi dell'art. 6 bis della L. n. 241/1990 e degli artt. 6, commi 2, e 7 del D.P.R. n. 62/2013 e dell'art. 7 del Codice di comportamento della Città metropolitana di Torino.

**Atteso che:**

la competenza all'adozione del presente provvedimento spetta al Dirigente ai sensi dell'art. 107 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. 18.08.2000 n. 267 e dell'art. 45 dello Statuto Metropolitano.

## IL DIRIGENTE

Visti:

- La Direttiva 2001/42/CE, del Parlamento Europeo e del Consiglio, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.;
- Il D.Lgs. 152/2006 recante "Norme in materia ambientale", ed in particolare la Parte seconda, Titolo I e Titolo II per gli articoli concernenti nello specifico la Valutazione Ambientale Strategica.;
- La L.R. 13/2023 "Nuove disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica, valutazione di impatto ambientale e autorizzazione ambientale integrata. Abrogazione della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 (Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione)".;
- La DGR n. 25-2977 del 29 febbraio 2016, "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".;
- La DD n. 701 del 30/11/2022 con la quale la Regione Piemonte ha effettuato la revisione del documento tecnico di indirizzo "Contenuti del Rapporto Ambientale per la pianificazione locale", approvato con D.G.R. 12 gennaio 2015, n. 21- 892 e aggiornato con D.D. n. 31 del 19 gennaio 2017.;
- Il D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357/97 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche".;
- La L.R. 19/2009 "Testo unico sulla tutela delle aree naturali e della biodiversità".;
- Le Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (GURI n. 303 del 28/12/2019) adottate con l'Intesa tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano sancita il 28 novembre 2019.;
- La DGR n. 55-7222/2023/XI del 12 luglio 2023 con la quale la Regione Piemonte ha recepito le suddette Linee Guida Nazionali e ha approvato in particolare il format per lo screening di incidenza.;

- Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) n. 397 del 4 agosto 2017 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257", modificato con DM n. 396 del 28 agosto 2019, ed in particolare il relativo Allegato I "Procedure per la redazione e l'approvazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile".;
- La nota di aggiornamento al Documento Unico di Programmazione (DUP) 2025-2027 approvato con Deliberazione del Consiglio Metropolitanano n. 75/2024 del 19/12/2024 e i relativi obiettivi strategici e operative;
- La Legge 7 aprile 2014 n. 56 recante "Disposizioni sulle Città Metropolitane, sulle Province, sulle Unioni e Fusioni dei Comuni", così come modificata dalla Legge 11 agosto 2014, n. 114, di conversione del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90;
- L'art. 1 comma 50 Legge 7 aprile 2014 n. 56, in forza del quale alle Città Metropolitane si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni in materia di comuni di cui al testo unico, nonché le norme di cui all'art. 4 Legge 5 giugno 2003, n. 131;
- L'articolo 48 dello Statuto Metropolitanano;

## **DETERMINA**

Per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono interamente richiamate nel presente dispositivo,

DI CONCLUDERE, in qualità di autorità competente per la procedura di VAS, la fase di specificazione dei contenuti del Rapporto Ambientale di cui all'art. 13, commi 1 e 2 del D.Lgs. 152/2006, richiedendo all'autorità procedente che il Rapporto Ambientale venga redatto recependo le indicazioni definite in seguito alla consultazione con i soggetti con competenza ambientale e al confronto con l'autorità procedente stessa, che vengono riportate nel documento denominato "*Relazione conclusiva della fase di specificazione della VAS*" (Allegato I) allegato alla presente per farne parte integrante e sostanziale.

DI PRENDERE ATTO che la Direzione Ambiente, Energia e Territorio – Settore Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali della Regione Piemonte, in qualità di autorità competente per la Valutazione d'Incidenza, ha comunicato l'esito conclusivo dello screening di incidenza esprimendo parere positivo di screening e prescrivendo [...] *di rimandare alla fase di pianificazione territoriale o urbanistica o di progettazione di eventuali interventi di infrastrutturazione, la valutazione della loro compatibilità con i siti Rete Natura 2000, attraverso procedure puntuali di valutazione d'incidenza [...]*", giusta nota prot. n. 70019 del 06/05/2025, pervenuta in medesima data al prot. n. 75807, che viene allegata alla presente per farne parte integrante e sostanziale (Allegato II).

DI DISPORRE la trasmissione del presente atto e dei relativi allegati all'autorità procedente per gli adempimenti conseguenti.

DI DISPORRE la pubblicazione del presente atto e dei relativi allegati sul sito internet della Città Metropolitana di Torino.

DI ATTESTARE l'insussistenza di conflitto di interessi ai sensi dell'art. 6 bis della L. n. 241/1990 e degli artt. 6, commi 2, e 7 del D.P.R. n. 62/2013 e dell'art. 7 del Codice di comportamento della Città metropolitana di Torino

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso davanti al Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, nel termine di sessanta giorni dalla data di ricevimento del presente atto o dalla piena conoscenza.

Il presente provvedimento, non comportando spese, non assume rilevanza contabile.

Torino, 14/05/2025

IL DIRIGENTE (VALUTAZIONI AMBIENTALI)  
Firmato digitalmente da Claudio Coffano

## ALLEGATO I

---

**Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS) della Città Metropolitana di Torino. Fase di specificazione dei contenuti del Rapporto Ambientale di cui all'art. 13, commi 1 e 2 del D.Lgs. 152/2006.**

### **Relazione conclusiva.**

---

#### **1. ITER PROCEDURALE**

Ai sensi del combinato disposto della lettera f), punto 2 dell'Allegato 1 al DM 4 agosto 2017, e dell'art. 6, comma 2 del D.Lgs. 152/2006, il Piano Urbano della Logistica Sostenibile della Città metropolitana di Torino (PULS) è stato sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

L'autorità competente per il procedimento di VAS di cui all'art. 5, comma 1, lett. p) del D.Lgs. 152/2006 è stata individuata nel *Dipartimento Ambiente e Sviluppo Sostenibile – Unità Specializzata Valutazioni Ambientali – Nucleo VAS e VIA* della Città metropolitana di Torino.

L'autorità procedente per il procedimento di VAS di cui all'art. 5, comma 1, lett. q) del D.Lgs. 152/2006 è stata individuata nella *Direzione Trasporti e Mobilità Sostenibile del Dipartimento Viabilità e Trasporti* della Città metropolitana di Torino.

La procedura di VAS, ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e dell'art. 44 della L.R. n. 19 del 29 giugno 2009, è stata integrata con la procedura di screening di Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997, finalizzata a valutare se i contenuti del PULS possano potenzialmente interferire con l'integrità delle aree ricadenti nei siti Natura 2000.

L'autorità procedente, con proprie D.D. n. 8658 del 30/12/2024 e D.D. n. 1624 del 18/03/2025 ha recepito ed approvato gli elaborati facenti parte della proposta del PULS e con nota prot. n. 3306 del 10/01/2024 integrata con nota prot. n. 46160 del 19/03/2025 ha trasmesso la documentazione per l'avvio della fase di specificazione dei contenuti del Rapporto Ambientale per la procedura di VAS integrata con la fase di screening della procedura di Valutazione di Incidenza.

Ai sensi dell'art. 13, comma 1 del D.Lgs. 152/2006, l'autorità competente, in collaborazione con l'autorità procedente, ha individuato i soggetti competenti in materia ambientale da consultare per acquisire i contributi necessari a definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e ha verificato che nella documentazione di piano e nel Rapporto preliminare VAS non sono stati rilevati possibili impatti di natura transfrontaliera, così come confermato per le vie brevi dai professionisti incaricati, e pertanto non risulta necessario applicare le disposizioni di cui all'art. 32 del D.Lgs. 152/2006.

### **1.1 Fase di Scoping – art. 13 del D.Lgs. 152/2006**

Il procedimento di VAS è stato formalmente avviato per la fase di specificazione dei contenuti del Rapporto Ambientale (scoping) mediante la nota prot. n. 54375 del 31/03/2025 con la quale sono stati messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale il Rapporto preliminare VAS e lo screening preliminare Vinca nonché la proposta di Piano e la Piattaforma conoscitiva dei tre piani attuativi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile\_PUMS (Biciplan\_BT – Piano dell'accessibilità e dell'intermodalità\_PAINT – Piano urbano della logistica sostenibile\_PULS).

Entro il termine assegnato di 30 giorni decorrenti dalla data di ricezione della suddetta nota, nel rispetto dell'art. 13, comma 2 del D.Lgs. 152/2006, sono pervenuti i contributi dei seguenti soggetti competenti in materia ambientale:

- **Comune di Castellamonte** – giusta nota prot. n. 7385 del 07/04/2025 pervenuta in medesima data al prot. n. 59793;
- **Ente di gestione dei Sacri Monti** – giusta nota prot. n. 1465 del 16/04/2025 pervenuta in medesima data al prot. n. 66904;
- **Città di Torino** – giuste note prot. n. 4121 del 24/04/2025 del Dipartimento Urbanistica ed Edilizia privata, Divisione Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito e prot. n. 4158 del 28/04/2025 del Dipartimento Ambiente e Transizione Ecologica, Divisione Qualità Ambientale, Servizio Qualità e Valutazioni Ambientali, Ufficio Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali pervenute in data 28/04/2025 al prot. n. 71801;
- **ASL TO5** – giusta nota prot. n. 24589 del 28/04/2025 pervenuta in medesima data al prot. n. 71818;
- **Città di Rivoli** – giusta nota prot. n. 34461 del 29/04/2025 pervenuta in medesima data al prot. n. 72543;
- **Comune di Sangano** – giusta nota prot. n. 2941 del 29/04/2025 pervenuta in medesima data al prot. n. 72891;
- **Ente di Gestione delle Aree protette dei Parchi Reali** – giusta nota prot. n. 2208 del 29/04/2025 pervenuta in medesima data al prot. n. 72972;
- **Città di Moncalieri** - giusta nota prot. n. 29061 del 29/04/2025 pervenuta in medesima data al prot. n. 73003;
- **Soprintendenza Archeologia Belle arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Torino** - giusta nota prot. n. 8849 del 30/04/2025 pervenuta in medesima data al prot. n. 73500;
- **Regione Piemonte - Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica - Settore Pianificazione trasporti e infrastrutture e Programmazione del trasporto pubblico** – giusta nota prot. n. 20095 del 30/04/2025 pervenuta in data 02/05/2025 al prot. n. 74335;
- **ASL TO3** – giusta nota prot. n. 48122 del 30/04/2025 pervenuta in data 30/04/2025 al prot. n. 73846.

Contestualmente all'avvio della fase di scoping VAS si è provveduto con nota prot. n. 54379 del 31/03/2025 all'attivazione formale dell'Organo Tecnico di questa Città metropolitana, istituito ai sensi dell'art. 7 della L.R.40/98, con DGP 63-65326 del 14/4/99 e s.m.i., a seguito del quale è pervenuto il parere della Direzione del Dipartimento Pianificazione Territoriale, Urbanistica ed Edilizia, giusta nota prot. n. 71521 del 28/04/2025.

I contributi pervenuti sono stati di ausilio nel definire le indicazioni per la redazione del Rapporto Ambientale e la presente relazione costituisce pertanto l'esito conclusivo dell'istruttoria condotta dall'autorità competente in collaborazione con l'autorità procedente e con il supporto ed il coinvolgimento dell'organo tecnico e l'interlocuzione con i soggetti con competenza ambientale.

### **1.2 Integrazione procedimentale – Valutazione di Incidenza – Livello I Screening di incidenza**

Ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 44, comma 3 della L.R. 19/2009, la procedura di VAS del PULS della Città Metropolitana di Torino è integrata con il I livello della procedura di Valutazione di Incidenza, riguardante la fase di Screening di Incidenza. Come definito dall'art. 6, paragrafo 3, prima frase della Direttiva 43/92/CEE (Habitat) e come dettagliato dalle Linee Guida Nazionali per la Valutazione d'Incidenza del 2019, il livello I di Screening è finalizzato ad accertare se un piano possa essere suscettibile di generare o meno incidenze significative sul sito Natura 2000 sia isolatamente sia congiuntamente con altri piani, programmi, progetti, valutando se tali effetti possono oggettivamente essere considerati irrilevanti sulla base degli obiettivi di conservazione sito-specifici.

Come specificato al cap. 2.1 delle Linee Guida Nazionali per la Valutazione d'Incidenza del 2019, lo screening richiede l'espressione dell'Autorità competente per la Valutazione di incidenza che per i piani, ai sensi della D.G.R. n. 25-2977 del 29/02/2016, è individuata nella Regione Piemonte, Direzione Ambiente, Tutela e Governo del Territorio, Settore Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali, e non necessita della redazione di uno Studio di Incidenza che è invece necessario per il livello II relative alla Valutazione di Incidenza Appropriata.

Pertanto il Rapporto preliminare VAS comprende le informazioni per lo screening di incidenza redatte secondo il modello di cui all'Allegato C alla DGR n. 55-7222/2023/XI del 12/07/2023 con la quale la Regione Piemonte ha recepito le Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza.

con pubblicazione sulla pagina dedicata del sito istituzionale di questa Città metropolitana avvenuta in data 31/03/2025, è stata data pubblica evidenza dell'integrazione procedurale dello screening di incidenza con la procedura di VAS e l'esito dello screening di incidenza

costituirà parte sostanziale ed integrante del provvedimento di conclusione della fase di scoping VAS.

Con nota prot. n. 54389 del 31/03/2025 l'autorità competente per la VAS ha comunicato all'autorità competente per la Vinca il contestuale avvio della fase di screening di incidenza integrato nella procedura di VAS richiedendo l'espressione del parere motivato di competenza;

Con nota prot. n. 70019 del 06/05/2025, pervenuta in medesima data al prot. n. 75807, il Settore Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali della Regione Piemonte ha espresso parere positivo di conclusione dello screening di incidenza comunicando quanto segue:

*"[...] Visti i contenuti del Piano e che non è pervenuta alcuna osservazione in merito allo screening in oggetto da parte dei soggetti gestori dei siti Natura 2000 delegati, il Settore regionale scrivente esprime parere positivo di screening del Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS), e prescrive di rimandare alla fase di pianificazione territoriale o urbanistica o di progettazione di eventuali interventi di infrastrutturazione, la valutazione della loro compatibilità con i siti Rete Natura 2000, attraverso procedure puntuali di valutazione d'incidenza.*

*A tal proposito si fa da ultimo osservare che il contesto naturale del territorio della Città Metropolitana è caratterizzato da una notevole frammentazione, particolarmente nell'area di pianura, fortemente urbanizzata e infrastrutturata. Pertanto, in un'ottica di piena sostenibilità ambientale, i principi programmatici e le misure del PULS dovrebbero essere quindi mirati ad ottimizzare l'infrastrutturazione esistente e non a prevederne di nuova."*

## **2. DESCRIZIONE DEL PULS**

Il PULS è un piano di settore attuativo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) dal quale raccoglie i principi e gli indirizzi strategici entro cui sviluppare gli obiettivi specifici per la logistica sostenibile.

Dalla documentazione di piano si evince che il PULS è uno strumento programmatico di governance multiattoriale finalizzato a rendere il processo di logistica urbana più efficiente, più sostenibile e più sicuro definendo iniziative organizzative e gestionali che la Città metropolitana potrà attivare per indirizzare il sistema logistico verso forme di 'economica circolare' e di 'decarbonizzazione' che possano contenere le esternalità ambientali e socio-economiche negative nel processo di stoccaggio, movimentazione e distribuzione di beni e merci.

Il PULS quindi propone misure di carattere organizzativo che non riguardano l'attuazione, la localizzazione e il dimensionamento delle infrastrutture e degli impianti logistici, bensì sono improntate a creare uno scenario strategico-programmatico all'interno del quale si riesca ad ottimizzare e a rendere sostenibile il sistema della logistica per il territorio metropolitano mediante la creazione di sinergie, lo scambio di conoscenze e know-how, la

promozione dell'innovazione, la formazione specifica, la valorizzazione di un sistema di logistica etico.

Il PULS individua 12 obiettivi specifici, aggregati in ragione delle 4 macro-aree definite dai decreti ministeriali per il perseguimento della 'mobilità sostenibile'.

<b>macroarea</b>	<b>obiettivi specifici del PULS</b>
Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità	<p>A7) Coordinamento e armonizzazione delle regole di utilizzo/accesso di aree e strutture (ZTL, spazi carico/scarico, locker pubblici)</p> <p>A8) Sviluppo della logistica urbana attraverso l'incentivo al cargo bike, ai centri di distribuzione merci di prossimità (microhub), all'utilizzo di veicoli eco-compatibili</p> <p>A9) Pianificazione integrata della logistica con le altre forme di mobilità pubblica/privata, individuale/collettiva</p> <p>A10) Promozione della trasformazione digitale del settore</p> <p>A11) Valorizzazione dei nodi logistici esistenti (SITO, CAAT, Pescarito) e sistemi di disincentivazione per contrastare lo sprawl logistico</p>
Sostenibilità energetica e ambientale	<p>B4) Supporto alla transizione ai veicoli eco-sostenibili</p> <p>B5) Supporto alla costituzione di una rete di punti di rifornimento/ricarica che tenga conto del mix energetico atteso</p>
Sicurezza della mobilità stradale	C5) Azzeramento dei morti a causa di incidentalità tra veicoli pesanti e ciclisti/pedoni
Sostenibilità socioeconomica	<p>D5) Sviluppo di un sistema di garanzie per i lavoratori (eticità, sicurezza, formazione) e contrasto all'illegalità</p> <p>D6) Ampliamento della formazione degli operatori del settore attraverso il potenziamento della rete degli ITS e politica di comunicazione sul valore sociale della logistica</p> <p>D7) Informazione ai consumatori sui costi reali della consegna a casa (in particolare modo di quelle veicoli)</p> <p>D8) Promozione e diffusione dei certificati bianchi per autotrasporto</p>

Il PULS, nel definire le strategie per perseguire tali obiettivi specifici, individua quattro strategie sinergiche che si attuano mediante 19 azioni la cui definizione deriva dall'effettivo spazio di "manovra" della Città metropolitana, ovvero dal suo ruolo nel contesto di governance del settore logistico, la quale assume funzioni di cabina di regia con gli Enti, di coordinatore di politiche e regolamenti, di promotore di sinergie, di collettore di istanze. Di seguito si riportano le quattro strategie declinate nelle rispettive misure di attuazione.

#### **1. Innovazione e sviluppo dei servizi logistici**

- 1.1 *Coinvolgimento degli stakeholder tramite la costituzione di un Tavolo di coordinamento permanente*
- 1.2 *Osservatorio delle politiche di incentivazione all'eco-sostenibilità dei trasporti*
- 1.3 *Indicazioni per le Comunità Energetiche Rinnovabili al fine di incentivare l'uso dell'energia per i trasporti*
- 1.4 *Linee guida/Coordinamento con la Regione per la formazione ITS*
- 1.5 *Massimizzazione dell'efficienza nell'uso delle risorse – Sharing e logistica collaborativa tramite soluzioni IT condivise*
- 1.6 *Promozione sistemica di progetti di innovazione*
- 1.7 *Strategia per lo sviluppo e la diffusione degli e-fuels, dell'idrogeno e dei biocarburanti*

#### **2. Coordinamento degli enti pubblici per pianificazione/azioni/regolamenti**

- 2.1 *Costituzione di una cabina di regia partecipata da tutti gli enti territoriali*
- 2.2 *Censimento ed armonizzazione della gestione stalli per carico/scarico*
- 2.3 *Armonizzazione delle regole di accesso alle ZTL sul territorio metropolitano*
- 2.4 *Armonizzazione dei sistemi di accreditamento per veicoli a basso impatto acustico e ambientale*
- 2.5 *Incentivazione/mappatura degli spazi logistici di prossimità (micro-hub) e declinazione in ambito montano/pedemontano*
- 2.6 *Mappa metropolitana dei Punti di prelievo e consegna delle merci*
- 2.7 *Coordinamento per la pianificazione e realizzazione di centri di distribuzione urbana, periurbana, metropolitana*
- 2.8 *Indicazioni per la gestione della logistica dei cantieri*
- 2.9 *Indicazioni di sicurezza di area metropolitana per il trasporto di merci pericolose*

#### **3. Sinergia pubblico/privato sui temi del lavoro e della legalità**

- 3.1 *Linee guida/Coordinamento con Prefettura, INAIL, rappresentanze datoriali, sindacati per iniziative a supporto della legalità e valorizzazione dell'eticità del lavoro*

#### **4. Comunicazione e coinvolgimento**

- 4.1 *Campagna di informazione impatti consegne veloci*
- 4.2 *Comunicazione del Piano Urbano della Logistica Sostenibile*

### **3. ESITI DELLA FASE DI SPECIFICAZIONE DELLA VAS**

#### **3.1 Premesse**

Il riscontro ai contributi pervenuti e la definizione dei contenuti del Rapporto Ambientale sono stati elaborati mediante confronto con l'autorità procedente partendo dall'assunto contenuto nei documenti di piano e nel Rapporto Preliminare che il PULS ha nella sua *mission* la ricerca di strategie e sinergie improntate alla sostenibilità, e che le sue misure hanno un carattere programmatico e non strutturale. Il suo campo d'azione prevede infatti misure di carattere gestionale e organizzativo finalizzate a ottimizzare e rendere sostenibile ed efficiente il sistema logistico esistente e che quindi non si concretizzeranno in nuove localizzazioni di impianti e infrastrutture.

#### **3.2 Riepilogo generale dei contributi pervenuti**

I contributi pervenuti da parte dei soggetti con competenza ambientale consultati contengono indicazioni per la redazione del Rapporto Ambientale e del Programma di monitoraggio e per l'affinamento della Piattaforma conoscitiva per gli aspetti dei quali si propone in questo paragrafo una sintesi riepilogativa.

- **Contesto programmatico di riferimento:** è stato richiesto di comprendere nel quadro di riferimento programmatico in particolare il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC), il Piano Territoriale Regionale (PTR), il Piano Paesaggistico Regionale (PPR), il Piano Regionale per la Mobilità delle Persone (PrMoP) e il Piano regionale per la Logistica delle merci (PrLog), il Piano Regionale Attività estrattive (PRAE), il Piano Regionale Gestione Rifiuti Urbani (PRUBAI). Si riscontra concordando con quanto richiesto.
- **Sistema degli obiettivi di sostenibilità ambientale:** è stato richiesto di ampliare l'individuazione degli obiettivi di sostenibilità desunti dalla pianificazione assunta a riferimento con quelli contenuti nei piani di cui al punto precedente.
- **Quadro del contesto territoriale ed ambientale di riferimento:** è stato richiesto di entrare maggiormente nella specificità del territorio della Città metropolitana individuando le aree più critiche in termini di problematiche note relative ai flussi di traffico, all'inquinamento acustico e all'inquinamento atmosferico. Si riscontra evidenziando che il documento di piano e il Rapporto Preliminare evidenziano in diversi punti che l'attuazione del PULS si fonda sulle analisi territoriali (potenzialità, vulnerabilità, criticità) già analizzate e contenute nel PUMS. A tali analisi faranno riferimento il tavolo permanente con gli stakeholders di cui alla strategia 1 e la cabina di regia di cui alla strategia 2, e il PULS non ha la finalità di approfondirle ulteriormente. Dalla documentazione del piano si desume infatti che la *mission* del PULS non è quella di risolvere tali criticità, poiché la loro risoluzione è legata a interventi strutturali del

sistema logistico e della rete infrastrutturale che non rientrano nel campo d'azione del PULS e che deriveranno dall'attuazione di altri piani e strumenti. La *mission* del PULS è quella di alleviare tali criticità mediante l'attuazione di misure organizzative e gestionali che renderanno più efficiente e sostenibile il sistema logistico agendo ad esempio sull'incentivazione alla transizione ecologica dei mezzi, sul coordinamento nella creazione di una rete di microhub dislocati sul territorio, sulla regolamentazione omogenea delle ZTL, sullo scambio di conoscenze e di innovazione tecnologica, sul coinvolgimento degli enti.

- **Analisi di coerenza esterna:** è stato richiesto che l'analisi di coerenza esterna venga estesa agli obiettivi di sostenibilità assunti dal PNACC, dal PTR, dal PPR, dal Piano Regionale per la Mobilità delle Persone (PrMoP) e il Piano regionale per la Logistica delle merci (PrLog), oltre che dal Piano Regionale Attività estrattive (PRAE) e dal Piano Regionale Gestione Rifiuti Urbani (PRUBAI). Si riscontra concordando con quanto richiesto.
- **Analisi di coerenza interna:** è stato richiesto di mettere direttamente in correlazione gli obiettivi di sostenibilità assunti a riferimento per il piano, gli obiettivi specifici del piano, le misure del piano ed è stata richiamata l'attenzione su obiettivi di sostenibilità e su obiettivi specifici per i quali non sono state individuate misure di attuazione. Si riscontra concordando con quanto richiesto.
- **Programma di monitoraggio:** sono state fornite indicazioni sulla scelta degli indicatori ed è stato chiesto di inserire anche indicatori dell'inquinamento acustico (riprendendo quelli già utilizzati nel PUMS). Si riscontra concordando con quanto richiesto.
- **Piattaforma conoscitiva:** è stato richiesto di integrare la piattaforma conoscitiva dei tre piani attuativi del PUMS con riferimenti a misure e programmi specifici. Si riscontra concordando con quanto richiesto.

I contributi pervenuti contengono inoltre suggerimenti e indicazioni che attengono più propriamente al campo delle scelte progettuali di impostazione del piano e che pertanto verranno prese in considerazione dall'autorità procedente che valuterà se recepirle negli elaborati di piano ed è stata posta l'attenzione su tematiche specifiche che dovrebbero essere prese in considerazione nell'attuazione del piano.

### 3.3 Esame dei contributi pervenuti

Nelle tabelle di seguito riportate, tutti i contributi pervenuti sono stati analizzati e disaggregati in specifiche osservazioni alle quali sono state affiancate le controdeduzioni apportate in collaborazione dall'autorità procedente e dall'autorità competente con le indicazioni per la redazione del Rapporto Ambientale.

#### NOTE:

Alcune osservazioni attengono più propriamente al campo delle scelte progettuali e di impostazione del piano. Per tali osservazioni, che vengono di seguito evidenziate in colore azzurro, l'autorità procedente ha necessità di effettuare una valutazione più approfondita sull'opportunità di integrare i contenuti del piano. A tali osservazioni dovrà essere dato puntuale riscontro all'interno del Rapporto Ambientale.

#### 1. Città di Castellamonte - Sportello Unico per le Attività Produttive

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
	OSSERVAZIONI TECNICHE:	
1.1	<p>1. <u>Contesto territoriale</u> Il territorio del Comune di Castellamonte è interessato da collegamenti viari utilizzati anche per il trasporto di merci, in particolare in direzione delle aree industriali e dei comuni limitrofi. Si raccomanda quindi che il PULS tenga conto:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- dei flussi logistici di attraversamento;</li><li>- della compatibilità del traffico merci con le zone residenziali e scolastiche;</li><li>- della capacità della rete viaria comunale, in particolare nei centri abitati.</li></ul>	<p>A partire da una situazione locale, per quanto del tutto generalizzabile al territorio metropolitano, il tema delle esternalità del sistema logistico sulla capacità di carico della rete infrastrutturale e sulla qualità urbana dei contesti attraversati è cruciale nei processi decisionali che riguardano il potenziamento dei poli logistici esistenti e l'insediamento di nuovi poli.</p> <p>Il PULS, come più volte rimarcato, non ha effetti direttamente legittimanti interventi infrastrutturali, e neppure introduce criteri localizzativi che possano orientare in modo diretto le opzioni urbanistiche dei comuni e quelle localizzative degli operatori di settore; i temi segnalati dal contributo, e le connesse attenzioni e valutazioni, fanno parte di processi decisionali che attengono ad altri strumenti urbanistico-territoriali e/o di valutazione di impatto.</p>

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
1.2	<p><u>2. Qualità dell'aria e impatti sanitari</u></p> <p>Si richiede che il Rapporto Ambientale valuti con attenzione l'impatto del traffico merci sulla qualità dell'aria. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- si suggerisce l'adozione di misure di mitigazione (es. fasce orarie, ZTL per veicoli pesanti);</li> <li>- si auspica la promozione di veicoli a basse emissioni.</li> </ul>	<p>Il rapporto preliminare tratta in più passaggi il tema del rapporto tra mobilità, logistica e qualità dell'aria. La proposta di PULS, dal canto suo, riscontra pienamente le tematiche segnalate dal contributo in varie strategie e misure.</p>
1.3	<p><u>3. Tutela del suolo e rischio idrogeologico</u></p> <p>Qualsiasi potenziale sviluppo di aree logistiche o interventi correlati al PULS dovrà essere compatibile con le caratteristiche del suolo locale, evitando nuove impermeabilizzazioni e riducendo il rischio idrogeologico.</p>	<p>In relazione al carattere programmatico del PULS, la tematica dello sviluppo di aree logistiche non è oggetto di diretto o indiretto interesse del piano; in linea generale, il PULS non può che assumere ed aderire ai generali principi di 'contenimento dell'uso del suolo' e di rigenerazione / riuso / rifunzionalizzazione delle aree già impermeabilizzate definiti dal quadro normativo e degli strumenti di pianificazione.</p>
1.4	<p><u>4. Coerenza con la pianificazione urbanistica</u></p> <p>Si raccomanda la verifica della coerenza tra le proposte del PULS e gli strumenti urbanistici comunali vigenti, in particolare in materia di viabilità e aree produttive.</p>	<p>Alla luce dello spazio di azione (eminentemente programmatico) che il quadro dispositivo attribuisce ai PULS, e considerati i contenuti del PULS oggetto del presente endo-procedimento, non sussistono proposte del PULS delle quali verificare la coerenza con gli strumenti urbanistici comunali. Il PULS non può incidere su tali strumenti, che rimangono nelle più ampie prerogative delle Amministrazioni comunali.</p>
1.5	<p><u>5. Coinvolgimento del Comune</u></p> <p>Si auspica che, nelle successive fasi del procedimento, sia previsto il diretto coinvolgimento dei Comuni interessati per una più efficace integrazione delle esigenze locali.</p>	<p>Il PULS contempla specificamente il coinvolgimento dei Comuni per la sua attuazione in particolare all'interno di tutte le misure appartenenti alla strategia 2. <i>Coordinamento degli enti territoriali per pianificazione, azioni, regolamenti.</i></p>
1.6	<p>CONCLUSIONI</p> <p>Il Servizio Ambiente del Comune di Castellamonte esprime <b>parere favorevole</b> con osservazioni, invitando l'Autorità procedente a considerare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'impatto del traffico logistico sulla qualità della vita nei centri abitati;</li> <li>- la necessità di tutela del suolo e della sicurezza idrogeologica;</li> <li>- la compatibilità tra le proposte del PULS e la pianificazione comunale.</li> </ul>	<p>I temi segnalati sono parte costitutiva dei procedimenti che attengono la progettualità attuativa più specifica di trasformazione del suolo; su tali procedimenti il PULS non ha alcuna prerogativa e responsabilità.</p>

## 2. Ente di Gestione dei Sacri Monti

	<i>sintesi del contributo</i>	<i>riscontro</i>
2.1	<p>CAMMINI ED ITINERARI A LUNGA PERCORRENZA PEDONALE E CICLABILE</p> <p>Si porta all'attenzione del gruppo di lavoro del PULS il fenomeno che vede un progressivo aumento dell'interesse per la fruizione turistica e devozionale legata a Cammini e itinerari di lunga percorrenza. Questi itinerari sono ugualmente fruiti ed attrattivi sia per una fruizione pedonale sia per una fruizione ciclistica.</p> <p>Attualmente l'Ente e numerose altre istituzioni sono coinvolte nella gestione e progettazione dei seguenti itinerari a lunga percorrenza che coinvolgono la Città Metropolitana di Torino:</p> <p>[...]</p> <p>Relativamente a tutti i cammini sopra citati preme ricordare la giusta attenzione nella pianificazione della Logistica Sostenibile utile a gestire i punti di intersezione con la viabilità, il mantenimento di sufficienti tratti su fondo non asfaltato e la gestione delle interferenze con la viabilità maggiore.</p>	<p>Si assumono il tema generale e la più specifica progettualità indicata dal contributo; tali segnalazioni costituiscono riferimento per il percorso di formulazione dei piani di settore del PUMS relativi al Biciplan (BP) e al Piano dell'accessibilità e dell'intermodalità (PAINT), che più pertinentemente possono declinare la progettualità relativa alla mobilità 'lenta' e alle modalità di accessibilità (anche intermodale) ai Sacri Monti.</p> <p>I procedimenti decisionali circa il consolidamento dei poli logistici esistenti e l'eventuale localizzazione di nuovi poli – tematica che non appartiene al campo di azione programmatica del PULS – dovranno tenere in conto il rapporto tra le differenti esigenze di mobilità, compresa quella lenta e di connessione ai Sacri Monti.</p>
2.2	<p>PROGETTAZIONE E AVVIO DEL TAXIBUS A CHIAMATA – GREEN COMMUNITY "SINERGIE IN CANAVESE"</p> <p>Sulla scorta delle analisi effettuate dal progetto PULS, che dimostrano lo spopolamento progressivo delle aree rurali, ma allo stesso tempo la sempre maggiore attrazione turistica delle stesse, si segnala il progetto delle Green Community "Sinergie in Canavese" volto allo sviluppo della mobilità pubblica a chiamata.</p> <p>Questo strumento intenderebbe supportare sia la mobilità della domanda debole dei residenti residui delle aree rurali, sia la possibilità per gli escursionisti di raggiungere le aree di interesse non servite dalle linee di mobilità pubblica residue.</p>	<p>Si assume la segnalazione, attraverso la quale si integra la 'piattaforma conoscitiva' di supporto alle scelte del PULS, del BP e del PAINT.</p>
2.3	<p>INCREMENTO DELLA CONNETTIVITA' AL SERVIZIO DELLE AREE RURALI</p> <p>Nelle aree rurali della Città Metropolitana di Torino, a nostro avviso, una parte degli spostamenti possono essere ridotti a fronte di una connettività internet significativa, tale da rendere possibile il lavoro in smart working o la connettività VPN tra sedi differenti o tra server delle reti LAN e Cloud. L'Ente di gestione dei Sacri Monti stesso vede nel miglioramento delle connettività tra le proprie sedi un obiettivo strategico da raggiungere per permettere il lavoro unitario ed efficace tra unità lontane che permettono di mantenere il presidio del territorio.</p>	<p>Il tema, per quanto di estremo interesse, non è attinente ai contenuti del PULS, che non fa che registrare un evidente (per quanto non significativo) cambiamento nelle forme di mobilità e di spostamento della popolazione.</p>
2.4	<p>INCREMENTO DEI PUNTI DI CONFERIMENTO DI RAMAGLIE O RESIDUI VERDI</p> <p>La mancanza di punti di conferimento del materiale verde, sfalci e ramaglie, determina a nostro avviso una duplice criticità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il passaggio di mezzi medio pesanti, spesso molto datati, lungo gli assi viari di valle verso i pochi punti di conferimento presenti in pianura, per lo più coincidenti con le sedi dei consorzi di raccolta rifiuti.</li> <li>• La difficoltà di smaltire il materiale inoltre induce i proprietari a ricorrere alla combustione del materiale con moltiplicazione dei rischi di incendio sul territorio. La sperimentazione ormai decennale che ha condotto la Svizzera vietando ogni tipo di abbruciamento di ramaglie e la diffusione dei punti di raccolta comunali ha visto diminuire di più della metà gli incendi sul territorio.</li> </ul> <p>Per quanto detto si ritiene di grande utilità lo studio di una pianificazione dei punti di conferimento pubblici per lo smaltimento e la valorizzazione dei residui vegetali.</p>	<p>Il tema, per quanto di estremo interesse anche in una prospettiva di sicurezza territoriale, non è attinente ai contenuti del PULS.</p>

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
2.5	<p>INCREMENTO DELLE STRATEGIE VOLTE ALLA GESTIONE ATTIVA DELLE FORESTE E DEI PASCOLI</p> <p>Il tema può sembrare marginale rispetto al focus del PULS, ma a nostro avviso riveste un'importanza indiretta non trascurabile.</p> <p>Attualmente si assiste ad una duplice dinamica, l'abbandono della gestione privata dei boschi e il sovraccarico animale dei pascoli.</p> <p>Entrambi i fenomeni determinano uno squilibrio idrogeologico che non poche volte determina dissesti e incidenti sulla rete viaria.</p> <p>A nostro avviso una politica di gestione attiva e sostenibile dei boschi, che incentivi i privati ad aggregarsi in associazioni fondiarie, sottolineando al contempo le responsabilità della proprietà per i danni derivanti al territorio ed alla viabilità dalla mancanza di gestione, potrebbe essere un elemento positivo per migliorare la gestione della sicurezza viaria.</p>	<p>Il tema, per quanto di estremo interesse in una prospettiva di valorizzazione della filiera bosco-legna-energia, non è attinente ai contenuti del PULS.</p>

### 3.1 Città di Torino – Dipartimento Urbanistica ed Edilizia Privata

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
3.1.1	<p>si comunica che, sulla base dell'analisi della documentazione sopra richiamata, non si ravvisano elementi rilevanti rispetto al profilo urbanistico, tenuto conto che gli obiettivi di sostenibilità ambientale adottati dalla Città con i suoi regolamenti interni e le relative direttive, discendono dagli obiettivi generali di protezione ambientale stabiliti con le norme di riferimento sovraordinate, le quali recepiscono le direttive definite a livello internazionale, comunitario, nazionale e metropolitano, che trovano declinazione negli strumenti urbanistici esecutivi.</p>	<p>Si prende atto.</p>
3.1.2	<p>In via collaborativa si riportano alcune riflessioni emerse a seguito della lettura della documentazione sopra riportata relative al profilo urbanistico.</p>	<p>Si prende atto della disponibilità agli eventuali approfondimenti che dovessero rendersi opportuni per la qualificazione del rapporto tra sistema della logistica e regolamentazione urbanistica, tematica che potrebbe essere opportunamente oggetto di uno dei tavoli di approfondimento nell'ambito dell'attività di governance prospettata dal PULS. Gli spunti di riflessione e approfondimento proposti verranno tenuti in considerazione nell'attuazione delle misure pertinenti rientranti all'interno della strategia 2. <i>Coordinamento degli enti pubblici per pianificazione/azioni/regolamenti.</i></p>

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- all'art. "3.2.1 <i>Gli strumenti di pianificazione per la logistica</i>", pag. 19, si prende atto che nell'ambito della pianificazione territoriale il PUMS fa parte del processo di pianificazione condotto dalla Città Metropolitana, dispiegando effetti propri del PTGM nei confronti degli strumenti urbanistici comunali: pertanto si provvederà ad attuare le eventuali prescrizioni derivanti dall'approvazione del PTGM stesso;</li> <li>- visto il punto di debolezza indicato a pag. 106: "<i>l'assenza di una rete capillare di punti di delivery dell'e-commerce (con utilizzo di locker agnostici o esercizi commerciali di vicinato)</i>", si potrà verificare l'adeguatezza delle normativa vigente al fine di agevolare la localizzazione dei locker stessi;</li> <li>- ulteriori approfondimenti relativi alla normativa urbanistica, se ritenuti necessari, potranno essere sviluppati dall'approfondimento dell'obiettivo A11 di pag. 120: "<i>A11) Valorizzazione dei nodi logistici esistenti (SITO, CAAT, Pescarito) e sistemi di disincentivazione per contrastare lo sprawl logistico</i>";</li> <li>- si prende atto della Misura "10.3.12 <i>Costituzione di una Cabina di Regia degli enti territoriali</i>", che potrà costituire un tavolo comune di confronto tra gli Enti;</li> <li>- sarà approfondito il tema relativo alla Misura "10.3.17 <i>Mappa metropolitana dei Punti di prelievo e consegna delle merci</i>", nel caso emergesse la necessità di adeguamento della normativa urbanistica;</li> <li>- per quanto riguarda il tema relativo alla Misura "10.3.11 <i>Strategia per lo sviluppo e la diffusione degli e-fuels, dell'idrogeno e dei biocarburanti</i>", in relazione al Piano di azione che definirà la road-map per la creazione degli impianti per la produzione energetica in area metropolitana e la rete di rifornimento (pubblica e privata) per garantire l'approvvigionamento ai mezzi, l'art. 31 delle NUEA regola gli impianti di distribuzione carburanti, consentendo la realizzazione di nuovi impianti nelle aree normative "M2", "MP", "IN", "CO", "TE", "AR", "SP".</li> </ul>	

### 3.2 Città di Torino – Organo tecnico comunale

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
	<p><b><u>Rapporto finale</u></b></p> <p><b>Osservazioni in merito al Rapporto Preliminare e richieste di contenuti del Rapporto Ambientale</b></p>	
3.2.1	<p>Si osserva come il Rapporto Ambientale dovrà correttamente sviluppare il ventaglio ampio e articolato di misure e azioni, al fine di fornire un chiaro ordinamento delle stesse in termini di priorità, fattibilità, attori da coinvolgere e tempistiche di attuazione, nonché definire obiettivi specifici a livello urbano al fine di concretizzare le azioni proposte nel Piano.</p>	<p>Si rappresenta che sono i piani/programmi a sviluppare i contenuti di merito e non il Rapporto Ambientale. Nell'assumere il senso propositivo del contributo, le misure e le azioni che il PULS definisce saranno oggetto</p>

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
		<p>di 'ordinamento in termini di priorità' entro il percorso di governance della fase attuativa del piano. Inoltre, qualora le valutazioni che verranno svolte dal Rapporto Ambientale dovessero evidenziare potenziali sinergie ed effetti positivi sulle componenti ambientali derivanti dall'attuazione contestuale o sequenziale di determinate misure, si potrà valutare l'opportunità di esplicitare eventuali indicazioni di priorità di attuazione o di sviluppo contestuale di alcune di esse.</p>
3.2.2	<p>Risulta inoltre necessario catalogare le azioni e misure per urgenza e rilevanza strategica, secondo un programma strategico e per quel che possibile operativo, anche attraverso la programmazione di milestones specifiche e verificabili.</p> <p>Si osserva che la creazione di un ordine gerarchico delle misure potrebbe risultare utile ai diversi attori che dovranno attuare le azioni stesse, tra i quali è presente anche la Città di Torino.</p>	<p>Ribadendo quanto riscontrato al punto precedente, si osserva che il tema della ponderazione / prioritarizzazione e gerarchizzazione di misure e azioni potrebbe essere oggetto dei tavoli di concertazione / cabina di regia multi-attoriale che il PULS prevede; ovvero, è la governance del PULS che deve progressivamente soppesare le misure da attivare e anche la loro 'intensità', anche in funzione di fattori esogeni ora non ponderabili (finanziamenti, disponibilità degli attori ...).</p>
3.2.3	<p>Inoltre, per quanto riguarda la Città di Torino sarebbe utile che il Rapporto Ambientale definisca le aree critiche di congestione logistica e le criticità ambientali derivanti, soprattutto in termini di qualità dell'aria, in termini acustici e di traffico.</p>	<p>Non si dubita che il patrimonio analitico-conoscitivo a disposizione degli Uffici comunali della Città di Torino, patrimonio di supporto ai piani / programmi dagli stessi elaborati negli anni recenti, così come le banche dati delle centraline di rilevamento della qualità dell'aria e del clima acustico, siano ampiamente adeguati a fotografare il rapporto tra le piattaforme logistiche che sono state assentite sul territorio comunale e le loro esternalità ambientali.</p> <p>Tale patrimonio sarà eventualmente di indiretto ausilio nella fase attuativa delle misure previste dal PULS – qualora se ne riscontrasse la necessità - così come lo è già ora nei procedimenti decisionali di scala comunale su specifiche opzioni di trasformazione territoriale, di carattere logistico e non.</p>

<i>sintesi del contributo</i>	<i>riscontro</i>
<p>3.2.4 Si ricorda che il Servizio Mobilità e Viabilità della Città di Torino a maggio 2023 aveva trasmesso al Dipartimento Viabilità e Trasporti della Città Metropolitana di Torino la “<i>Nota Tecnica - Logistica urbana ed extraurbana - Roadmap e proposta di interventi regolatori</i>”, rappresentante un contributo alla stesura del Piano Metropolitan della Logistica Sostenibile (PMLS), redatto in collaborazione con la Società 5T, nell’ambito del progetto TO.6.1.2.a Traffic and Mobility Management finanziato con fondi REACT EU, e con riferimento alla linea d’intervento d) “<i>Studio di fattibilità di un sistema di gestione e supporto alla city logistics</i>”.</p> <p>Di seguito verranno quindi proposte osservazioni e richieste in merito al recepimento nel PULS delle indicazioni contenute nella “<i>Nota Tecnica - Logistica urbana ed extraurbana - Roadmap e proposta di interventi regolatori</i>”.</p>	<p><u>L’autorità precedente valuterà l’opportunità di integrazione degli elaborati del piano</u> e ne darà riscontro nel Rapporto Ambientale.</p>
<p>3.2.5 Per quanto riguarda lo sviluppo di accordi di logistica sostenibile che sappiano travalicare i confini Comunali e Regionali, si ricorda la necessità di fare riferimento al Climate City Contracts previsto dall’iniziativa “100 Climate-Neutral and Smart Cities by 2030” a cui ha aderito la Città di Torino già da gennaio 2022.</p>	<p><u>L’autorità precedente valuterà l’opportunità di integrazione degli elaborati del piano</u> e ne darà riscontro nel Rapporto Ambientale.</p>
<p>3.2.6 Si ritiene necessario lo sviluppo del tema di “Introduzione sistema di accreditamento per veicoli a basso impatto acustico e ambientale” secondo quanto suggerito e indicato nella “<i>Nota Tecnica - Logistica urbana ed extraurbana - Roadmap e proposta di interventi regolatori</i>”. Tale misura viene solamente citata a pag. 24 del Rapporto Preliminare di VAS e Screening Preliminare di Vinca e dovrà essere sviluppata nel Rapporto Ambientale.</p>	<p><u>L’autorità precedente valuterà l’opportunità di integrazione degli elaborati del piano</u> e ne darà riscontro nel Rapporto Ambientale.</p>
<p>3.2.7 Medesimo grado di approfondimento dovrà essere eseguito anche per la misura di “<i>Incentivazione/mappatura degli spazi logistici di prossimità (micro-hub) e declinazione in ambito montano/pedemontano</i>” citata pag. 25 del Rapporto Preliminare di VAS e Screening Preliminare di Vinca, per la quale erano state già date indicazioni nella “<i>Nota Tecnica - Logistica urbana ed extraurbana - Roadmap e proposta di interventi regolatori</i>” a pag. 24.</p>	<p><u>L’autorità precedente valuterà l’opportunità di integrazione degli elaborati del piano</u> e ne darà riscontro nel Rapporto Ambientale.</p>
<p>3.2.8 Si ricorda la necessità di dare indicazioni all’interno del Rapporto Ambientale, in merito alla gestione della logistica dei cantieri, attraverso ad esempio la predisposizione di un Piano della Logistica del Cantiere (PLC).</p>	<p>La misura 2.8 – <i>Indicazioni per la gestione della logistica dei cantieri</i> prevede l’individuazione in cabina di regia di indicazioni utili per le Amministrazioni comunali al fine di gestire la tematica in maniera omogenea e con criteri maturati da esperienza pregresse.</p> <p>La predisposizione di un piano-tipo per la gestione logistica dei cantieri a partire dalle indicazioni elaborate dalla Cabina di regia potrà essere più opportunamente sviluppata nella fase attuativa delle misure del PULS attraverso il concorso di competenze e sensibilità dei vari soggetti co-interessati.</p>

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
3.2.9	Infine si richiede di considerare i contenuti del contributo del Dipartimento Urbanistica ed Edilizia Privata - Divisione Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito trasmesso con nota prot. 4121 del 24/04/2025, che si riportano nella loro completezza di seguito:	Si veda il riscontro all'osservazione n. 3.1

#### 4. A.S.L. TO5 – S.C. Igiene e Sanità Pubblica

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
4.1	In riferimento alla trasmissione in oggetto, esaminata la documentazione pervenuta, il Servizio scrivente, limitatamente gli aspetti igienico-sanitari di competenza, ritiene che <b>non sussistano elementi ostativi all'approvazione della stessa</b> , fatte salve le valutazioni tecniche degli Enti di supporto specialistico.	Si prende atto.
	Si esprimono, tuttavia le seguenti considerazioni:	
4.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nel paragrafo 4.3 del Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS) “Gli indirizzi comunitari per la politica ambientale” si afferma che <i>Sostenere quindi la necessità di più lavoratori per la medesima produzione di energia – definizione stessa di un aumento dell'intensità di lavoro dell'approvvigionamento energetico – è quindi un segno di regresso piuttosto che di progresso. Dobbiamo peraltro tener conto che una generazione di energia decentralizzata – come per le rinnovabili – significa installazione, manutenzione e ritiro decentralizzati delle apparecchiature con tecnici che trascorrono quindi più tempo in viaggio e sono meno produttivi.</i></li> </ul> <p>Si rappresenta <b>la produzione decentralizzata di energia da fonti rinnovabili</b>, in città dense o semidense di medio-grandi dimensioni nei Paesi a medio-alto reddito, è in grado di contribuire ad una riduzione delle emissioni di carbonio stimata tra il 7 e il 24% costituendo, insieme all'efficientamento energetico degli edifici, <b>uno dei principali interventi considerati prioritari nelle città per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione</b><sup>1,2</sup>.</p>	<p>Si prende atto delle riflessioni fornite.</p> <p>Le tematiche segnalate dal contributo sono complessivamente assunte dallo scenario programmatico definito dal PULS. Il piano infatti sostiene la qualificazione del sistema logistico verso forme di 'economica circolare' e di 'decarbonizzazione' che possano contenere le esternalità ambientali e socio-economiche negative nel processo di stoccaggio, movimentazione e distribuzione di beni e merci. La più specifica declinazione di tali tematiche sarà effettuata nella fase di definizione attuativa delle misure del piano.</p>

sintesi del contributo	riscontro
<p><b>Il calcolo dei costi della decarbonizzazione</b>, dunque, non dovrebbe limitarsi a considerare i posti di lavoro e la presunta ridotta produttività degli installatori che dovrebbero muoversi tra centrali di generazione di energia delocalizzate, ma <b>dovrebbe includere nel computo soprattutto questi importanti benefici attesi in termini di riduzione delle emissioni, nonché l'impatto sulla salute e sui costi sanitari derivanti dalle scelte più o meno sostanziali nella direzione di un'efficace decarbonizzazione.</b></p> <p>Un ritardo nelle risposte di mitigazione, infatti, può costare milioni di vite ogni anno, tenendo conto dei costi diretti e indiretti degli impatti legati all'aumento di temperatura, ma anche della mancata occasione di sfruttare i cobenefici che deriverebbero dalla capacità di attuare azioni di mitigazione climatica più coraggiose.</p> <p>Ad esempio, continuare a bruciare combustibili fossili ha prodotto 117000 morti nel 2020 per l'esposizione a PM<sub>2.5</sub>, prevalentemente attribuibili al settore dei trasporti.</p> <p>In Europa il carbone contribuisce ancora al 12% della produzione di energia, costituendo un combustibile inefficiente che alimenta l'inquinamento atmosferico.</p> <p>A questo si aggiunge l'impronta di carbonio legata all'eccessivo consumo di carne, responsabile del 37% delle emissioni di carbonio pro capite attribuibili ai cittadini europei. Sebbene in molte città europee si registri un aumento delle aree verdi, soprattutto nelle regioni meridionali, le strategie di adattamento attuate non sono sufficienti da sole a compensare i ritardi nell'attuazione di serie strategie di mitigazione volte ad abbandonare i combustibili fossili e ridurre l'impronta di carbonio legata ai settori produttivi<sup>3</sup>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le argomentazioni di natura economico-politica contenute a pag. 28 del PULS non sembrerebbero sostenute dai dati scientifici e sanitari, oltretutto citati anche in altre parti del documento stesso, che corroborano la necessità di attuare al più presto strategie di mitigazione e adattamento, a tutti i livelli decisionali. A tale proposito si dissente dall'affermazione secondo la quale <i>“È quindi lecito concludere che i benefici delle politiche climatiche dell'Unione Europea, qualora non si realizzino le condizioni indicate a livello planetario, non supereranno i costi necessari per realizzarle”</i> e che <i>“attuare una vera e propria politica ambientale efficace è più difficile e costoso di quanto comunemente si creda e soprattutto necessita di una collaborazione a livello globale ed una strategia industriale ed energetica a livello di singolo Paese se si vuole continuare a godere della qualità di vita che conosciuta finora.”</i></li> </ul> <p>Si rappresenta che il cambiamento climatico si traduce anche in una perdita di biodiversità e nel cambiamento di <i>habitat</i> per gli animali selvatici e i vettori di antropozoonosi, con conseguente maggiore commistione tra uomo e animali, presupposti fondamentali per supporre che le prossime pandemie saranno ancora più ravvicinate.</p> <p>A questo si aggiunge che la perdita di biodiversità, l'aumento di eventi estremi (alluvioni e siccità) costituiranno una minaccia alla sicurezza e disponibilità di cibo, acqua, aumento dei fenomeni migratori e necessità di sviluppare nuovi farmaci, per combattere la diffusione di malattie infettive, tutte <b>condizioni che di per sé sarebbero sufficienti a mettere in dubbio qualunque previsione economico-finanziaria basata sugli andamenti commerciali correnti e passati che non tenga conto degli elementi sanitari sopracitati.</b></p> <p>[...]</p> <p>Tutto ciò premesso, <b>si invita a una più attenta analisi dei costi della decarbonizzazione che tenga conto dei costi (sanitari e non) della <u>mancata o insufficiente</u> decarbonizzazione.</b></p>	

<i>sintesi del contributo</i>	<i>riscontro</i>
<p>Per tali ragioni il perseguimento di tali obiettivi deve essere messo in atto da tutti i livelli decisionali senza attendere che <i>i disastri meteorologici si succederanno sempre con maggiore frequenza</i> portino a un completo <i>sostegno pubblico e politico alla politica ambientale dell'UE</i>.</p> <p>A tale proposito si sostengono le necessità, individuate in alcune parti del documento, di: [...]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• incrementare la disponibilità di infrastrutture di ricarica elettrica per favorire la conversione dei veicoli circolanti da mezzi con motore endotermico, alimentati da combustibili fossili, verso mezzi a trazione elettrica.</li> </ul> <p>In questo senso si suggerisce di favorire sistemi che consentono l'<b>approvvigionamento di energia elettrica da colonnine stradali in maniera svincolata dall'abbonamento a uno specifico operatore o all'utilizzo di un'app dedicata</b>, al pari di quanto avviene oggi con i distributori carburanti (sistema <i>Plug&amp;Charge</i>).</p> <p>In pratica la ricarica dovrebbe poter avvenire in qualunque punto di erogazione (come oggi si può effettuare un rifornimento di carburante in qualunque stazione di servizio): l'operatore riceverà il compenso in base all'energia venduta da quella colonnina, mentre l'utente avrà la libertà di ricorrere alla prima colonnina disponibile, senza necessariamente dover reperirne una con il <i>brand</i> dell'operatore a cui è abbonato;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Favorire le opportunità di <b>condivisione e noleggio di mezzi per la micromobilità</b> (<i>scooter</i> elettrici, <i>cargo bike</i>) superando le limitazioni legate all'operatore che mette a disposizione i veicoli. Come per le colonnine di ricarica, sarebbe utile favorire sistemi di utilizzo di tali mezzi che svincolano l'utente o il lavoratore dalla fedeltà a specifici operatori, promuovendo la possibilità di <b>utilizzare i veicoli anche al di fuori dei confini municipali di Torino</b>, città in cui tali sistemi sono maggiormente disponibili;</li> <li>• Garantire una <b>mobilità sicura degli utenti deboli della strada</b> (ciclisti, motociclisti e pedoni) individuando infrastrutture ciclopedonali dedicate e protette sia in ambito urbano sia sulle strade extraurbane dove si rilevano i tassi più elevati di mortalità da incidente stradale<sup>11</sup>. Per la progettazione delle piste ciclabili si raccomanda di assicurare opportune misure di tutela della sicurezza dei ciclisti, in coerenza con gli indirizzi contenuti nell'allegato A alla D.G.R. n. 35 – 6638 del 21 marzo 2023 impiegando, nella scelta della pavimentazione, le soluzioni più idonee a</li> </ul>	<p>Si prende atto delle riflessioni fornite.</p> <p>Le tematiche segnalate dal contributo sono complessivamente assunte dallo scenario programmatico definito dal PULS; la loro più specifica declinazione sarà effettuata nella fase di definizione attuativa delle misure del piano.</p>

<i>sintesi del contributo</i>	<i>riscontro</i>
<p>garantire la maggiore permeabilità del suolo, secondo quanto previsto dalle indicazioni della Commissione Europea, compatibilmente con quanto indicato dalla suddetta DGR.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Riguardo le modalità di trasporto intermodali, si suggerisce di includere tra gli <i>stakeholder</i> anche le Aziende di Trasporto Pubblico Urbano e ferroviario con le quali si ritiene opportuno avviare il dialogo per <b>favorire l'utilizzo di biciclette, anche ingombranti (cargo-bike) sui treni e sui mezzi pubblici urbani</b>, predisponendo in ogni veicolo pubblico spazi dedicati e facilmente individuabili dai ciclisti;</li> <li>• Prevedere che le <b>compensazioni del consumo di suolo</b> legato alla costruzione dei grandi poli logistici prendano in considerazione anche <b>altri set di opere di urbanizzazione oltre alla riforestazione urbana includendo esplicitamente tali dotazioni</b> (quali ad esempio i micro-hub e le piste ciclabili) e le infrastrutture energetiche/ambientali. Si rileva che il calcolo delle compensazioni dovrebbe considerare, oltre alla perdita di servizi ecosistemici legata al consumo di suolo, che notoriamente ha un ruolo nel garantire la regimazione delle acque e la fissazione di carbonio<sup>12</sup>, anche <b>l'incremento, rispetto all'opzione zero, delle emissioni legate allo spostamento dei veicoli da e verso il polo logistico</b>, comprensive delle emissioni climalteranti e degli altri inquinanti atmosferici legati al traffico veicolare.</li> </ul> <p>Le misure compensative di <b>riforestazione urbana</b>, che peraltro sono tra le misure di adattamento e mitigazione più efficaci nei confronti delle isole di calore e delle alluvioni<sup>13</sup>, due tra i principali rischi legati ai cambiamenti climatici alle nostre latitudini, dovranno far riferimento, per la scelta delle specie arboree, alla D.G.R. Piemonte n. 24-4672 del 18 febbraio 2022 <i>“Disposizioni, in attuazione della D.G.R. 24-4638 del 6 febbraio 2017, per lo sviluppo del mercato volontario dei crediti di carbonio e la valorizzazione dei servizi ecosistemici in ambito non forestale della Regione Piemonte”</i> aggiornata al 2024 con il nuovo Allegato 1 comprensivo delle specie arbustive<sup>14</sup> per la scelta di specie arboree con un maggiore potenziale di rimozione di CO<sub>2</sub> e inquinanti traffico-correlati (particolato e NO<sub>x</sub>).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Governare la domanda e la costruzione di poli logistici attualmente sostenuta da necessità prettamente commerciali, secondo linee di indirizzo che tengano conto dei flussi di merci e dei reali bisogni, motivo per cui il PULS individua la necessità di disporre di <b>dati aggiornati centralizzati e in formato digitale</b>;</li> <li>• Promuovere la sostenibilità non limitata alla scelta dei combustibili e del tipo di veicolo deputato al trasporto, ma estendendola ad altri aspetti correlati alla logistica: dalla <b>limitazione e riuso del packaging alla sostenibilità degli edifici di stoccaggio e le sedi di lavoro</b>. A tale proposito si raccomanda di far riferimento, nella progettazione e nelle fasi esecutive, al <i>“Documento di indirizzo per la salubrità e sostenibilità di edifici ad uso lavorativo generico”</i>.<sup>15</sup></li> </ul>	
<p>4.3 Infine, nel rapporto preliminare, si ritiene opportuno che tra i riferimenti normativi e politiche corrispondenti al fattore “salute umana” venga citato non il PRP 2015-2019 ma il <b>Piano Regionale della Prevenzione (PRP) 2020-2025</b>, approvato con DGR n. 16-4469 del 29.12.2021, in cui sono state previste alcune linee di azione volte a promuovere la mobilità attiva, sostenibile e il miglioramento della qualità dell'aria.</p>	<p>Si provvede a modificare il riferimento.</p>

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
	<p>Tra queste si citano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ gli accordi con Settori, Enti e Associazioni per rendere più accessibili gli spazi pubblici e accrescere le opportunità di svolgimento dell'attività fisica attraverso l'adozione di uno stile di vita attivo (azioni 2.1 e 2.5) e la promozione della mobilità sostenibile (azione 5.1);</li> <li>✓ la collaborazione con il Mobility manager regionale e sensibilizzazione dei Mobility manager delle ASL per la predisposizione dei piani di spostamento casa-lavoro (azioni 5.1 e 9.14);</li> <li>✓ la partecipazione delle ASL ai procedimenti di Valutazione Ambientale Strategica per l'adozione dei Piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS) (azione 5.1 e 9.7);</li> <li>✓ la predisposizione di campagne informative e educative volte al miglioramento della qualità dell'aria (azione 9.9);</li> <li>✓ la partecipazione interdirezionale al progetto nazionale "Aria outdoor e salute: un atlante integrato a supporto delle decisioni e della ricerca" finanziato con fondi del Piano Nazionale Complementare (PNC) al PNRR<sup>16</sup> (azione 9.12).</li> </ul> <p>Il citato progetto "Aria outdoor e salute: un atlante integrato a supporto delle decisioni e della ricerca", che si concluderà nel 2026, mira a fornire ad ogni Regione la capacità di operare una valutazione dinamica dell'impatto dell'inquinamento dell'aria sulla salute, con l'obiettivo di fornire uno strumento a supporto dei processi decisionali. Si ritiene utile fornire rilievo a questo progetto i cui obiettivi sono, tra l'altro, la valutazione d'impatto per quantificare gli effetti sulla salute dell'inquinamento atmosferico e la realizzazione di strumenti a supporto dei decisori, che, attraverso la valutazione di scenari contro-fattuali, potranno individuare l'impatto di diversi interventi di riduzione dell'inquinamento o mitigazione degli effetti.</p>	

## 5. Città metropolitana di Torino – Dipartimento Pianificazione Territoriale, Urbanistica ed Edilizia

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
5.1	<p><i>Elaborato PULS - Rapporto ambientale preliminare</i></p> <p><i>Capitolo 14.3</i> (la territorializzazione degli insediamenti logistici: nodi critici del governo di scala metropolitana) che contiene informazioni di carattere generale, va integrato con considerazioni e valutazioni riferite nello specifico al territorio di influenza del PULS (Città metropolitana di Torino).</p>	<p>Si ritiene che il combinato disposto</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- delle sezioni analitico-conoscitive sviluppate in seno al PULS, oltreché quelle proprie del rapporto preliminare e connessa 'piattaforma conoscitiva'</li> <li>- del carattere a-spaziale del PULS, che, coerentemente al quadro normativo di riferimento e al rapporto con lo stratificato panel di piani e programmi di riferimento, privilegia un approccio programmatico, di indirizzo e abilitante la successiva definizione attuativa delle specifiche misure</li> </ul> <p>renda superflui ulteriori approfondimenti di carattere analitico-conoscitivo. Si vedano in tal senso le considerazioni espresse nei capitoli di premessa del rapporto.</p>

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
		<p>È peraltro evidente che, in relazione agli ‘impatti ambientali’ del sistema della logistica nei differenti ambiti geografici di cui si compone il territorio metropolitano, a una ampia differenziazione della caratterizzazione del territorio metropolitano (in termini di densità insediativa, di risorse fisico-naturali, di rapporti di gravitazione e delle modalità produzione e acquisto di merci e beni) si accosta una significativa differenziazione dell’impronta al suolo’ delle infrastrutture a servizio della logistica e dell’intensità della loro fruizione. Tali differenze sono ben presenti, valutate e, da ultimo, ‘governate’ nei loro scenari evolutivi, dalla recente strumentazione di pianificazione territoriale metropolitana stessa, che costituisce riferimento per la fase di definizione attuativa delle misure del piano.</p>
5.2	<p><i>Capitolo 15 (risultanze del quadro di riferimento ambientale: obiettivi di sostenibilità del PULS). Nel capitolo si afferma che "Al fine di evitare inutili ridondanze, per ogni fattore ambientale di analisi si sono individuati al massimo 2 obiettivi di sostenibilità2, definiti in modo articolato così da cogliere le potenziali inferenze con i contenuti del PULS in sede di analisi di sostenibilità."</i></p> <p>Non si comprende quale sia la <i>ratio</i> di prefissare a priori una soglia quantitativa di obiettivi da analizzare; la VAS deve considerare l'intero quadro degli obiettivi di sostenibilità, riportando poi le relazioni ambientalmente significative.</p>	<p>In relazione alla ratio non compresa, si vedano le considerazioni sviluppate nelle premesse di metodo del rapporto in relazione al ruolo della VAS, in generale, e alla opportunità di selezionare e focalizzare l’attenzione valutativa in relazione allo spazio di azione del piano in oggetto.</p> <p>Gli obiettivi di sostenibilità presi a riferimento nel Rapporto preliminare sono stati selezionati in relazione alla loro pertinenza con le strategie e le misure del PULS.</p>
5.3	<p><i>Capitolo 16. risultanze del quadro programmatico: obiettivi di coerenza esterna del PULS</i></p> <p>[...]</p> <p>La VAS dovrà dunque evidenziare le sinergie ed eventuali discrepanze tra le previsioni degli strumenti vigenti (con particolare riferimento alle disposizioni cogenti) e le previsioni programmatiche del PULS, nonché come il PULS vada ad interferire rispetto al quadro ambientale prefigurato nelle VAS degli altri strumenti.</p>	<p>In merito al rapporto del PULS con le ‘previsioni degli strumenti vigenti (con particolare riferimento alle disposizioni cogenti)’, la tematica risulta travalicare lo spazio di azione del procedimento di valutazione strategica, che non è preposto a verificare le condizioni di ‘conformità’ di piani / programmi con il quadro programmatico di riferimento, bensì la coerenza di obiettivi. Nell’analisi di coerenza esterna, il RA evidenzierà eventuali incoerenze del PULS con gli obiettivi degli strumenti di pianificazione presi a riferimento.</p> <p>Da considerare, inoltre, che il PULS, per lo spazio di azione che gli è attribuito dal quadro normativo di riferimento, non ha (non può avere)</p>

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
		<p>alcun contenuto prescrittivo e/o cogente che possa incidere sulla strumentazione sovra e sotto-ordinata.</p> <p>Quanto è stato sviluppato nel rapporto preliminare è funzionale, quindi, a una verifica di coerenza esterna che, come sotteso al quadro di indirizzi in materia, intende cogliere i caratteri sostanziali e di carattere programmatico che il PULS condivide con il campo strategico della pianificazione e programmazione di più diretto riferimento.</p>
5.4	<p>Si ritiene inoltre opportune che il PULS suggerisca le modalità di integrazione dei propri contenuti con i contenuti dei principali piani vigenti.</p>	<p>La correlazione tra i contenuti del PULS e ‘i principali piani vigenti’ è tema già sviluppato da quelle misure del PULS che definiscono (in modo esplicito o implicito) il rafforzamento della governance del sistema della logistica; sarà proprio della fase attuativa di tali misure che potranno essere definite, attraverso un adeguato percorso di concertazione, le modalità di integrazione segnalate dal contributo.</p>
5.5	<p><i>Capitolo 18. analisi di sostenibilità - 18.2. analisi</i></p> <p>Al fine di comprendere e valutare le effettive ricadute ambientali del PULS, è necessario che la tabella di cui al capito 18.2 sia integrata, per ciascuna componente, con l'indicazione puntuale delle misure proposte dal PULS per il raggiungimento degli obiettivi dichiarati. Ad esempio, nel caso del contenimento del consumo di suolo, quali misure il PULS prevede per valorizzare i nodi logistici esistenti? Quali misure intende mettere in campo per contrastare lo <i>sprawl</i>? Come queste misure si inseriscono nel quadro delle misure e norme già vigenti e/o come interagiscono con esse</p> <p>Ciò premesso, preso atto che come dichiarato nelle premesse del PULS, detto strumento ha carattere eminentemente programmatico, si ritiene che la VAS possa trattare e valutare solo quei fattori ambientali rispetto ai quali il PULS può realisticamente incidere.</p>	<p>Il tema posto dal contributo è, propriamente, quello dei ‘[...] fattori ambientali rispetto ai quali il PULS può realisticamente incidere’. E, si aggiunga, incidere in modo ‘significativo’; si vedano le premesse del rapporto ambientale in merito alla significatività degli effetti.</p> <p>Stante questa premessa, e in relazione all’esempio posto dal contributo, risulta evidente che l’obiettivo di PULS</p> <p><i>A11) Valorizzazione dei nodi logistici esistenti (SITO, CAAT, Pescarito) e sistemi di disincentivazione per contrastare lo sprawl logistico</i></p> <p>non possa che traguardare alla sinergia e concomitanza di provvedimenti, disposizioni, piani urbanistici, accordi di programma etc che devono fare da riferimento per l’azione di governance e di coordinamento che rappresenta la fase attuativa del PULS.</p> <p>Per riscontrare in modo più puntuale ai quesiti posti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- per valorizzare i nodi logistici esistenti, il PULS, nel proprio spazio di azione programmatico, definisce l’obiettivo specifico sopra segnalato</li> </ul>

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- le misure per contrastare lo sprawl sono anch'esse da definirsi nell'ambito dell'attività di coordinamento scalare e multi-attoriale, a partire dalla condivisione di misure di disincentivazione. È poi evidente che siano gli strumenti di pianificazione urbanistico-territoriale (alla scala metropolitana e comunale) ed eventuali innovazioni legislative di scala regionale e nazionale a potere incidere in modo diretto sul tema</li> <li>- circa il rapporto con il '[...] quadro delle misure e norme già vigenti', si veda l'analisi di coerenza esterna sviluppata, da cui emerge una potenziale piena coerenza con il quadro di riferimento in essere, da declinare e attualizzare in modo specifico attraverso una necessaria attività di coordinamento</li> </ul>
5.6	<p><i>Capitolo 21. analisi dei potenziali effetti ambientali</i></p> <p>Verificare l'effettiva fattibilità delle azioni/misure proposte dal PULS e ove possibile fornire indicazioni su come il lo stesso intende metterle in atto concretamente.</p> <p>A esempio non è chiaro come il PULS intenda mettere in atto l'azione: 2.1 <i>Costituzione di una cabina di regia partecipata da tutti gli enti territoriali finalizzata al raggiungimento dell'obiettivo P.2_Contenere, mitigare e compensare gli impatti delle infrastrutture di mobilità sul paesaggio</i>, posto che PULS non pare occuparsi direttamente di "infrastrutture della mobilità" e soprattutto considerato che le questioni relative all'impatto delle infrastrutture di mobilità sul paesaggio e alle relative misure di mitigazione e compensazione seguono già procedure e norme puntuali e cogenti definite nel quadro di altri strumenti di pianificazione (PPR, PTC2, PRG) e di normative specifiche di settore (d.lgs. 42/04,...).</p>	<p>L'analisi dei potenziali effetti ambientali non è preposta alla '[...] fattibilità delle azioni/misure proposte dal PULS', bensì a valutare quale possa essere la potenziale incidenza del complessivo scenario programmatico del piano sullo stato e la dinamica delle componenti ambientali.</p> <p>In relazione all'esempio posto, così come per molti altri aspetti, si vedano le considerazioni che sono discese dalla valutazione effettuata, dalla quale emergono diffuse situazioni per le quali si è segnalato come le misure del PULS possano indurre una potenziale incidenza, di tipo indiretto, sul miglioramento dello stato delle componenti ambientali, in special modo per quanto concerne i temi della qualità dell'aria, dell'uso dell'energia e della salute umana. 'Possano', 'potenziale', 'indiretto' sono termini che non possono che restituire delle ragionevoli prospettive: tale positiva circostanza sarà proporzionale all'efficacia nella implementazione delle misure del PULS, in termini di convergenza e condivisione di intenti da parte dei vari soggetti implicati nella governance del piano, di risorse (umane e finanziarie) dedicate a iniziative sperimentali e innovative, al più generale andamento del contesto socio-economico esogeno (produzione e consumi) a cui il settore della logistica è servente.</p>

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
		<p>In riferimento al caso specifico proposto, poiché come correttamente evidenziato dal contributo, le questioni relative alle misure di compensazione e mitigazione degli impatti delle infrastrutture di mobilità seguono procedure e norme puntuali e cogenti definite da altri strumenti di pianificazione e da normative specifiche di settore, il PULS può eventualmente affrontare tali tematiche entro l'attività di coordinamento e di governance multi-attoriale che sarà sviluppata nella fase attuativa delle azioni e misure del PULS incluse nelle strategie 1. e 2. con la sola finalità di definire indicazioni in materia provenienti dall'esperienza acquisita, dai casi studio, dalle buone pratiche messe in campo dagli enti e dagli operatori del settore.</p>
5.7	<p><i>Elaborato: Piano Urbano della Logistica Sostenibile della Città Metropolitana di Torino (piattaforma conoscitiva)</i></p> <p>Osservazioni di carattere puntuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verificare le fonti dei dati e delle immagini citate (ad es. fig. 8.1 è tratta da una relazione PTGM);</li> <li>• Capitolo 9, la fonte dei dati per le analisi relative al tema paesaggio (in particolare Piano paesaggistico Regionale) sono il PPR stesso (approvato nel 2017) e il Geoportale Regionale, il PTGM non è infatti ancora adeguato al PPR e pertanto le informazioni in esso riportate (es. Unità di paesaggio etc..) non possono essere ritenute riferimento per gli altri strumenti di pianificazione;</li> <li>• Il quadro di riferimento programmatico deve considerare anche il Piano territoriale regionale vigente, la variante al PTR vigente (in particolare artt. 21, 37, 38);</li> <li>• Nel quadro di riferimento programmatico manca del tutto ogni riferimento e valutazione rispetto alle previsioni del vigente PTC2, oltre che alle previsioni infrastrutturali di cui al PTGM (adottato). Si vedano in particolare lo Schema strutturale della viabilità (4.1), i Progetti infrastrutturali di viabilità (4.3), il Sistema produttivo ed ambiti I e II livello (Tav. 2.2). <i>Si ricorda che tali previsioni hanno valenza cogente nei confronti degli strumenti urbanistici comunali.</i></li> </ul>	<p>Si assumono le osservazioni del contributo e si provvede a integrare il contenuto della 'piattaforma conoscitiva', nonché il contesto programmatico di riferimento del Rapporto Ambientale e di conseguenza la verifica di coerenza esterna e il sistema degli obiettivi</p>

## 6. Città di Rivoli – Direzione Servizi al territorio e alla città

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
6.1	In conclusione, l'O.T.C. prende atto che piano in oggetto ha aspetti logistico-funzionali, e non prevede la realizzazione di nuove infrastrutture e/o modifiche di quelle esistenti sul nostro territorio. Pertanto, in questa fase non si ritiene di esprimere alcun contributo in merito alle scelte logistico-funzionali.	Si prende atto.
6.2	Si pone alla Vs. attenzione la questione riferita all'aspetto logistico e viabilistico dell' <u>eccessivo incremento del traffico veicolare</u> per le vie della Città di Rivoli tra lo svincolo dell'Autostrada Torino-Frejus e lo svincolo di Corso Allamano della Tangenziale, a causa dei veicoli che cercano di bypassare il casello di Bruere in entrambe le direzioni (Torino – Avigliana).	La portata del PULS esula dalla risoluzione di tale criticità. Gli strumenti individuati per rispondere a tali questioni rientrano nelle misure presenti nel PUMS.

## 7. Comune di Sangano

<i>sintesi del contributo</i>		<i>Riscontro</i>
7.1	<p>Si precisa, sin da queste premesse, che tutte le azioni e gli obiettivi individuati nella bozza di PULS predisposta dalla Città metropolitana di Torino risultano pienamente condivisibili ed apprezzati, per il loro sforzo verso il raggiungimento della neutralità climatica al 2030, come previsto dal Climate City Contract recentemente sottoscritto dalla Città di Torino.</p> <p>Nel tentativo di apportare un contributo, per quanto piccolo e parziale, alle analisi e ai confronti già sviluppato, il Comune di Sangano ritiene opportuno rilevare quanto segue:</p> <p>[...]</p>	<p>Il contributo segnala una serie di temi, questioni ed esperienze in atto di varia natura che, per quanto solo parzialmente riconducibili allo spazio di azione del PULS, restituiscono le fragilità, i problemi e le prospettive progettuali dei territori montani.</p> <p>La proposta di PULS introduce obiettivi strategici e misure che, per quanto generalizzabili all'intero territorio metropolitano, possono trovare, nella loro fase attuativa, adeguato ancoramento alle problematiche rilevate e le più opportune sinergie tra le iniziative di logistica distributiva e il presidio delle 'terre alte'. Esistono numerose misure del PULS che lavorano sulla connotazione della logistica in ambito montano, quali ad esempio le misure 1.5, 2.5, 2.7.</p> <p>Nella direzione di sostenere il presidio dei comuni montani e frenare le dinamiche di spopolamento ha lavorato il Piano metropolitano della mobilità sostenibile (PUMS), strumento di programmazione la cui attuazione è in corso.</p> <p>Si tenga inoltre presente che CmTO ha in avvio il percorso di formulazione dei piani di settore del PUMS relativi al Biciplan (BP) e al Piano dell'accessibilità e dell'intermodalità (PAINT), entro i quali - e più</p>

<i>sintesi del contributo</i>		<i>Riscontro</i>
		direttamente incidenti sulle modalità di accessibilità e fruizione dei territori – saranno considerati alcuni degli aspetti segnalati dal contributo.

## 8. Ente di gestione delle aree protette dei Parchi Reali

<i>sintesi del contributo</i>		<i>Riscontro</i>
8.1	<p style="text-align: center;">DETERMINA</p> <p>Per le motivazioni indicate in premessa, che lo screening di Valutazione di Incidenza nell'ambito della procedura di VAS, della "Proposta di Piano urbano della logistica sostenibile (PULS)", con proponente Città Metropolitana di Torino, rispetto ai siti Natura 2000:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ZSC IT1110004 STUPINIGI</li> <li>- ZSC IT1110005 VAUDA</li> <li>- ZSC IT1110008 MADONNA DELLA NEVE SUL M. LERA</li> <li>- ZSC IT1110014 STURA DI LANZO</li> <li>- ZSC IT1110048 GROTTA DI PUGNETTO</li> <li>- ZSC IT 1110079 LA MANDRIA.</li> </ul> <p>si conclude positivamente, senza necessità di procedere a valutazione appropriata.</p>	Si prende atto.

## 9. Città di Moncalieri – Settore Ambiente e Sostenibilità, Protezione Civile

<i>sintesi del contributo</i>		<i>Riscontro</i>
9.1	<p><b>RUMORE</b></p> <p>Elemento che dovrà essere accuratamente approfondito ed elaborato nel rapporto ambientale del PULS, riguarda gli effetti diretti ed indiretti dell'incremento delle emissioni sonore derivanti dal traffico su gomma sulle arterie principali, considerando la presenza di specifici Piani di Risana-mento acustico già adottati dai gestori.</p>	Il PULS, strumento di carattere programmatico, non ha una incidenza diretta e significativa sullo stato delle componenti ambientali; come evidenziato dal rapporto (analisi dei potenziali effetti ambientali), la specifica declinazione che verrà data alle misure di piano nella loro fase attuativa potrà indurre un miglioramento dello stato delle componenti ambientali, ma la significatività di tali effetti sarà di tipo indiretto e variabile in relazione al gradiente di attuazione delle misure.

<i>sintesi del contributo</i>		<i>Riscontro</i>														
9.2	<p><b>ARIA E CLIMA</b></p> <p>Premesso che la valutazione di questo elemento tramite l'utilizzo di indicatori viene effettuata tramite ARPA Piemonte, che fornisce i dati di diverse stazioni di rilevazione fisse. Tra queste, nessuna è collocata all'interno del comune di Moncalieri, quella più vicina è localizzata in prossimità del confine comunale ed è quella di Torino – Lingotto, che rileva i parametri NOx, O3, PM10-PM10β, PM2,5, (As-Cd-Ni-Pb), B(a)P, BTX, mentre la tipologia di rilevamento è quella relativa al 'fondo urbano'.</p> <table border="0"> <tr> <td><b>Codice EOI</b></td> <td>IT2168A</td> </tr> <tr> <td><b>Rilevanza</b></td> <td>Nazionale</td> </tr> <tr> <td><b>Tipo di zona</b></td> <td>Urbana</td> </tr> <tr> <td><b>Data di installazione della stazione</b></td> <td>1 gen 1996</td> </tr> <tr> <td><b>Comune</b></td> <td>TORINO</td> </tr> <tr> <td><b>Quote (m.s.l.m.)</b></td> <td>243</td> </tr> <tr> <td><b>Indirizzo</b></td> <td>Viale Augusto Monti, 21 zona Lingotto – Torino (TO)</td> </tr> </table> <p>Tabella 1 – dati della stazione di rilevamento - dal documento di scoping della “Variante strutturale al vigente PRGC per la Valorizzazione della collina moncalierese”</p> <p>Ciò detto, si reputa opportuno che il parametro <b>qualità dell'aria</b> tramite gli indicatori sopra riportati costituisca uno dei parametri fondamentali da riportare nel rapporto ambientale del PULS in considerazione, come sicuramente già noto, anche degli elementi introdotti dall'aggiornamento del PRQA regionale in materia di Piani e Programmi relativi al settore dei trasporti.</p>	<b>Codice EOI</b>	IT2168A	<b>Rilevanza</b>	Nazionale	<b>Tipo di zona</b>	Urbana	<b>Data di installazione della stazione</b>	1 gen 1996	<b>Comune</b>	TORINO	<b>Quote (m.s.l.m.)</b>	243	<b>Indirizzo</b>	Viale Augusto Monti, 21 zona Lingotto – Torino (TO)	<p>Il rapporto preliminare tratta in più passaggi il tema del rapporto tra mobilità, logistica e qualità dell'aria. La proposta di PULS, dal canto suo, riscontra ampiamente il sistema di obiettivi del PRQA.</p>
<b>Codice EOI</b>	IT2168A															
<b>Rilevanza</b>	Nazionale															
<b>Tipo di zona</b>	Urbana															
<b>Data di installazione della stazione</b>	1 gen 1996															
<b>Comune</b>	TORINO															
<b>Quote (m.s.l.m.)</b>	243															
<b>Indirizzo</b>	Viale Augusto Monti, 21 zona Lingotto – Torino (TO)															
9.3	<p><b>CONCLUSIONI</b></p> <p>Per quanto sopra premesso, si ritiene condivisibile l'impostazione del documento di Scoping del PULS, suggerendo di tener in debita considerazione nella redazione del Rapporto Ambientale e nella stesura del relativo Piano di Monitoraggio i fattori ambientali costituiti dal tematismo rumore e qualità dell'aria.</p> <p>Si rinvia per quanto riguarda, come suggerito, all'attuazione di specifici strumenti per il coordinamento degli Enti attraverso la regia della Città Metropolitana, nell'ottica di un netto miglioramento nella gestione degli spostamenti di merci e persone con l'obiettivo di ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico.</p> <p>Analoga considerazione del coordinamento vale per la pianificazione e integrazione della rete ciclabile a livello sovracomunale.</p>	<p>Si prende atto della conclusione e si procede nel senso indicato.</p>														

## 10. Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Torino

<i>sintesi del contributo</i>		<i>Riscontro</i>
10.1	<p>Con riferimento ai contenuti del Rapporto preliminare di VAS relativa alla proposta del PULS e al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale;</p> <p>Premesso che il PULS è a capo di una catena decisionale lunga e diramata, i cui effetti, in termini di ricadute paesaggistiche, stanno sugli anelli attuativi all'altro capo della catena, il più delle volte di competenza di altri livelli istituzionali (es. i Comuni) e dunque che, i medesimi contenuti del PULS non consentono ad oggi una valutazione puntuale e precisa sulle azioni trasformative dello stato dei luoghi e del conseguente impatto diretto sulle componenti paesaggistiche, si raccomanda, sin d'ora, la verifica di coerenza dello stesso con gli strumenti di pianificazione del territorio e in primis con il Piano paesaggistico (Ppr) approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 233-35836 del 3 ottobre 2017;</p>	<p>Rimarcando il carattere meramente programmatico del PULS che non prevede azioni trasformative dello stato dei luoghi, si provvederà a effettuare la verifica di coerenza esterna con il PPR.</p>
	<b>Tutela paesaggistica:</b>	
10.2	<p><b>a) premesse sostanziali. Cap. 2. Par. 2.1 contenuti del rapporto preliminare e Par. 2.2. Proposta di contenuti del rapporto ambientale.</b></p> <p>Il palinsesto del rapporto preliminare segnala gli argomenti che verranno sviluppati nel rapporto ambientale e alcune modalità del loro trattamento, ma pare non includere nelle attività da sviluppare la componente del paesaggio e dei beni culturali. Si suggerisce pertanto di comprenderla, anche al fine mantenere una articolazione consequenziale dei due rapporti (e quindi una più chiara leggibilità).</p> <p>Inoltre al fine dell'articolazione del successivo rapporto ambientale, si ritiene più opportuno distinguere in due voci separate, nello schema indicato, in corrispondenza delle "attività da sviluppare" la componente ambientale e quella paesaggistica e dei beni culturali, possibilmente dedicando a quest'ultima una sezione apposita nell'"analisi del contesto: focus" affrontati nella sez. c). Al fine di un contributo critico e propositivo si suggeriscono i seguenti temi da trattare:</p>	<p>Si riscontra che il termine 'ambiente', nell'accezione che ne viene data dal quadro dispositivo nazionale – D.Lgs. 152/2006 – sussume, a tutti gli effetti, le tematiche riguardanti gli aspetti paesaggistici e i beni architettonici e storico-culturali (si vedano in particolare gli allegati alla Parte II del decreto). Al di là della questione terminologica, l'attenzione specifica richiesta dal contributo è infatti riscontrabile in più punti del rapporto e il fattore di analisi 'paesaggio e beni culturali' è tra quelli utilizzati per l'analisi di sostenibilità degli obiettivi del PULS e per l'analisi degli effetti ambientali (sempre intesi in senso lato).</p> <p>Come sintesi del rapporto tra governance del sistema logistico e patrimoni paesaggistici e culturali, si è segnalato nel rapporto come il territorio metropolitano torinese sia composto da una fitta rete di ambienti e manufatti fortemente integrati e diffusi dalle aree pianeggianti a quelle montane. Se da un lato è evidente l'impatto paesaggistico delle infrastrutture logistiche (per loro natura, 'ingombranti' e fuori scala rispetto al contesto), è anche da sottolineare come il contesto normativo di carattere urbanistico-territoriale e la progressiva maggiore sensibilità di operatori, progettisti e amministratori siano fattori utili nel traguardare una qualificazione del rapporto tra strutture logistiche e contesto urbano e paesaggistico.</p> <p>Il tema è poi demandato al legislatore nazionale e regionale e alla</p>

<i>sintesi del contributo</i>		<i>Riscontro</i>
		strumentazione di carattere urbanistico-territoriale, poiché non è nelle prerogative del PULS né quella di introdurre ulteriori condizionamenti di carattere cogente né di influire in modo diretto sulla localizzazione e contestualizzazione di infrastrutture logistiche.
10.3	- considerato che gli obiettivi e le strategie del Ppr sono indirizzati alla riqualificazione territoriale, alla tutela e alla valorizzazione del paesaggio la cui concretizzazione passa anche attraverso l'integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione e logistica, si riterrebbe necessario specificare, nel Rapporto Ambientale del PULS, che la programmazione e la pianificazione delle azioni e dei futuri interventi, aventi incidenza diretta o indiretta sul paesaggio, si pongano in stretta sinergia e coerenza con la pianificazione del paesaggio. I nuovi interventi non potranno pertanto proporre un'incongrua trasformazione del contesto paesaggistico, compreso il paesaggio archeologico, e dovranno dimostrare il rispetto delle disposizioni immediatamente cogenti e prevalenti e le eventuali interferenze con le componenti individuate dal Ppr;	<p>Nel caso specifico si rinnovano <u>le seguenti</u> considerazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>il PULS è uno strumento di carattere programmatico finalizzato alla definizione di iniziative organizzative e gestionali volte a ottimizzare e a rendere sostenibile il sistema logistico metropolitano. Dall'attuazione del PULS non derivano futuri interventi localizzativi e pertanto la sua attuazione non presuppone alcuna trasformazione del contesto paesaggistico.</u></li> <li>- il PULS stesso non ha facoltà di introdurre contenuti prescrittivi e/ prevalenti rispetto al quadro pianificatorio e normativo in essere</li> <li>- il tema della contestualizzazione paesaggistica delle <del>trasformazione</del> <u>trasformazioni</u> territoriali, comprese quelle derivanti da progetti infrastrutturali e di piattaforme logistiche, non è oggetto del PULS ed è disciplinato da <u>altri strumenti di pianificazione e da</u> uno specifico corpus dispositivo che presidia le varie fasi decisionali (VAS e VInCA della strumentazione urbanistico-territoriale, VIA di progetti ...)</li> </ul>
10.4	- considerato che proliferazione del sistema della logistica senza adeguate politiche di pianificazione territoriale può portare a significativi effetti cumulativi negativi, tra cui la frammentazione del paesaggio e la perdita delle sue connotazioni specifiche, si suggerisce, al fine di ridurre gli effetti potenzialmente negativi sui beni paesaggistici, di coniugare gli obiettivi della pianificazione territoriale della logistica con i dettami della pianificazione paesaggistica privilegiando una elevata qualità progettuale e prevedendo soluzioni di mitigazione degli effetti;	Si rinnovano le considerazioni di cui al punto precedente; il tema, di sicuro interesse, è oggetto degli strumenti di governo delle trasformazioni territoriali, da quelli di scala comunale e quelli di scala regionale, passando per quello di scala metropolitana (PTC2 e PTGM in corso di redazione), al quale è demandata, dalla legge urbanistica regionale, la definizione dell'assetto territoriale delle diverse funzioni, tra le quali la logistica.
10.5	- ogni modifica dello stato dei luoghi, finalizzata al raggiungimento degli obiettivi dello sviluppo logistico indicati nel Rapporto preliminare, dovrà risultare compatibile con le superiori esigenze connesse alla tutela del paesaggio, così come previsto dall'art. 9 della Costituzione e dalle disposizioni del Codice Parte II e III;	Si segnala, per inciso, che il rapporto ambientale non definisce 'obiettivi di

	<i>sintesi del contributo</i>	<i>Riscontro</i>
		sviluppo logistico', che sono prerogativa del piano; nel merito del contributo, si rinnovano le considerazioni di cui sopra.
10.6	<p><b>Cap. 3 definizione del percorso procedurale metodologico</b></p> <p>In merito ai "Riferimenti normativi e metodologici" di cui al par. 3.2, si suggerisce di considerare, per pertinenza con le tematiche affrontate, la pianificazione e l'attuazione di azioni di adattamento ai cambiamenti climatici nel nostro Paese sviluppate nel Piano Nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici (PNACC), approvato dal Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, con Decreto n. 434 del 21 dicembre 2023.</p>	<p>Si assume il contributo e si integra, con riferimento al PNACC:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il sistema di piani e politiche dai quali discendono gli obiettivi di sostenibilità di riferimento del PULS</li> <li>- la 'piattaforma conoscitiva'</li> </ul>
10.7	<p><b>Cap.15. risultanze del quadro di riferimento ambientale: obiettivi di sostenibilità del PULS</b></p> <p>In merito al "fattore di analisi" <i>Paesaggio e Beni Culturali</i> si segnala la necessità di includere, fra i riferimenti normativi, la Convenzione de La Valletta (Convenzione europea per la protezione del patrimonio archeologico 1992), ratificata dall'Italia con la Legge n. 57 del 29 aprile 2015.</p> <p>Si rammenta inoltre che tra gli strumenti di promozione ed attuazione delle politiche del Ppr, assumono particolare rilievo la salvaguardia dei paesaggi agrari e archeologici (viabilità antica, tracce di centuriazione ecc.) anche attraverso il contenimento del consumo di suolo, fondamentale per la sostenibilità ambientale e per la preservazione degli ecosistemi naturali. Si riterrebbe pertanto efficace inserire tra gli obiettivi di sostenibilità ambientale del Rapporto preliminare la salvaguardia e la promozione della crescita del settore agricolo, dell'economia rurale e del verde urbano, oltre che obiettivi volti a favorire il recupero delle aree industriali e dei terreni dismessi, che limitino la conversione di terreni agricoli e naturali in aree urbanizzate e che favoriscano azioni che consentano la riqualificazione di aree urbane degradate con soluzioni che includano superfici permeabili e spazi verdi.</p> <p>Si suggerisce infine, negli "obiettivi di sostenibilità" indicati per fattore ambientale di analisi-"<i>Paesaggio e beni culturali</i>"-obiettivo P1 di sostituire la dicitura "Conservare e migliorare la qualità delle risorse storiche, culturali e paesaggistiche del territorio" con la più corretta affermazione "Conservare e valorizzare il patrimonio culturale architettonico, artistico, archeologico e paesaggistico del territorio".</p>	<p>Si riscontra che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- si integra con il riferimento citato</li> <li>- le tematiche di salvaguardia citate sono ampiamente trattate dalla stratificazione di piani e programmi di carattere urbanistico-territoriale oltreché da specifiche politiche di scala nazionale e regionale che guideranno le misure del piano;</li> <li>- in particolare il PUSL assume e fa propri gli obiettivi di contenimento del consumo di suolo e di rigenerazione degli ambiti dismessi definiti dalle politiche spaziali di scala comunitaria, nazionale e regionale.</li> <li>- si provvede alla sostituzione suggerita</li> </ul>
10.8	<p><b>Cap. 16 risultanze del quadro programmatico: obiettivi di coerenza esterna del PULS</b></p> <p>Si osserva che nel presente rapporto, che focalizza l'attenzione sugli strumenti di programmazione e pianificazione più direttamente inerenti alle prospettive di qualificazione del sistema della mobilità e della struttura insediativa su cui si innestano le strutture logistiche, così come nel rimando alla "piattaforma conoscitiva", non è stato incluso il Ppr, si suggerisce pertanto l'inserimento al fine di una più estesa e puntuale trattazione del quadro programmatico del PULS.</p>	<p>Si assume il contributo e si integra di conseguenza la 'piattaforma conoscitiva' <u>le il quadro del contesto programmatico di riferimento con il PPR[cm1]</u>.</p>
10.9	<p><b>Cap. 19. verifica di coerenza esterna</b></p> <p>Analogamente a quanto sopra si osserva che nella verifica di coerenza esterna non è stato inserito il Ppr e si precisa che il PULS dovrà verificare e dimostrare come siano rispettate le disposizioni immediatamente cogenti e prevalenti e le eventuali interferenze con le componenti individuate dallo stesso.</p> <p>Si suggerisce anche l'opportunità di effettuare verifiche di coerenza con il Piano regionale delle attività estrattive (PRAE), il cui iter di approvazione è in via di conclusione e le cui notevoli previsioni espansive di attività estrattive - e la correlata attività logistica - potrebbero avere considerevoli impatti/interferenze rispetto agli obiettivi perseguiti dal presente piano.</p>	<p>Si rappresenta che per il PULS, strumento di carattere programmatico e non pianificatorio, e di conseguenza per il connesso endo-procedimento di VAS, non sussiste un tema di verifica di conformità alle disposizioni 'cogenti e prevalenti' del PPR.</p> <p><u>Infatti, l'analisi di coerenza esterna che il Rapporto Ambientale è tenuto a sviluppare è finalizzata a confrontare gli obiettivi di Piano con quelli di altri strumenti pianificatori o programmatori sovraordinati (coerenza verticale) e di uguale livello (coerenza orizzontale) e a evidenziare i</u></p>

sintesi del contributo		Riscontro
		<p><u>potenziali livelli di coerenza/incoerenza. Con questa finalità si provvede a integrare la verifica di coerenza esterna agli obiettivi del PPR.</u></p> <p><u>In merito alla verifica di coerenza con il Piano regionale delle attività estrattive (PRAE), richiamando le considerazioni sull'effettivo campo di azione del PULS, non si ravvisano interferenze tra il PRAE e il PULS. Tuttavia, si valuterà l'opportunità di estendere l'analisi di coerenza agli obiettivi del PRAE attinenti al campo d'azione del PULS.</u></p>
10.10	<p><b>Cap. 20. verifica di coerenza interna</b></p> <p>Con riferimento alla verifica di coerenza interna, funzionale a riscontrare la coerenza e la consequenzialità tra gli obiettivi del PULS e le misure che il piano intende implementare per il loro perseguimento, ed in particolare alla Tabella riportata, si evidenzia l'assenza di obiettivi specifici che considerino esplicitamente la categoria "Patrimonio culturale, compreso quello archeologico, e paesaggistico".</p>	<p><u>La verifica di coerenza interna deve consentire di valutare se le azioni del piano siano coerenti con gli obiettivi di tutela ambientale prefissati. Il Rapporto Ambientale, nel costruire la tabella di coerenza interna dovrà rendere evidente la correlazione tra gli obiettivi di sostenibilità, gli obiettivi specifici e le misure del piano. Nel caso del fattore <i>paesaggio</i> il PULS ha assunto gli obiettivi di sostenibilità e tutela ambientale P.1 e P.2 che si declinano nell'obiettivo specifico A11 il quale trova la sua attuazione nelle misure 2.1 e 2.7.</u></p>
10.11	<p><b>Cap. 21. analisi dei potenziali effetti ambientali</b></p> <p>Nella valutazione dei potenziali effetti ambientali derivanti dall'attuazione delle misure previste dal PULS si suggerisce l'opportunità di introdurre la tutela del patrimonio paesaggistico altresì regionale, nominato dal suddetto Ppr, oltre le aree o paesaggio riconosciuti come protetti a livello internazionale, comunitario o nazionale come indicato .</p>	<p><u>Come evidenziato al punto precedente</u> Si rappresenta che il tema segnalato è costitutivo dell'analisi effettuata (si vedano gli obiettivi di sostenibilità P.1 e P.2)</p>
10.12	<p>Infine, nel documento relativo alla <b>Valutazione di Incidenza (VIInCA)</b>, sezione "<i>Piattaforma conoscitiva</i>", al punto b) del Capitolo 9 "<i>Paesaggio e beni culturali</i>", si rileva che tra le fonti citate non è stato incluso il Ppr. Considerato che tale strumento costituisce una fonte imprescindibile di informazioni di base, utili per l'analisi del contesto territoriale e paesaggistico, nonché per la definizione delle azioni programmate, si ritiene necessario integrare il quadro conoscitivo del presente elaborato.</p>	<p>Si assume il contributo e si integra di conseguenza la 'piattaforma conoscitiva'.</p>
	<p><b>Tutela architettonica e archeologica:</b></p>	
10.13	<p>Considerato che sulla base delle valutazioni emerse dal quadro conoscitivo del Rapporto preliminare del PULS sono stati identificati ambiti di intervento, misure e azioni su cui il piano deve indirizzare le proprie politiche, prescrizioni e risorse, che tra le altre cose coinvolgono una articolata serie di beni culturali di natura pubblica, si ritiene utile specificare, nel successivo Rapporto Ambientale, che tutti i beni immobili appartenenti a soggetto pubblico, nonché a persone giuridiche private senza fine di lucro, aventi più di settanta anni, debbono considerarsi assoggettati al regime di tutela, sulla scorta del combinato disposto degli artt. 10 e 12 della Parte II del Codice, fino a quando non sia effettuata la procedura di Verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art.12 del Codice stesso.</p> <p>Quanto sopra, fermo restando naturalmente, il regime di tutela vigente in forza di provvedimento espresso ai sensi della Parte II del Codice sugli immobili di interesse architettonico e archeologico. Per una più completa analisi e conoscenza si invita a riportare nel futuro Piano e nel Relativo Rapporto ambientale gli estremi dell'elenco dei beni immobili pubblicato sul sito di questa Soprintendenza al seguente indirizzo: <a href="http://www.sabap-to.beniculturali.it/index.php/vincoli">http://www.sabap-to.beniculturali.it/index.php/vincoli</a>.</p>	<p>Consapevoli della rilevanza del tema, <u>si ritiene che il RA, per le sue finalità, non debba contenere ogni riferimento ad adempimenti che per legge rivestono già carattere di vincolo normativo e di obbligatorietà.</u></p>

<i>sintesi del contributo</i>		<i>Riscontro</i>
10.14	Per quanto riguarda specificamente la tutela archeologica, si ricorda inoltre il dettato dell'art. 41 c. 4 e Allegato I.8 del D. Lgs. 36/2023 in merito alla Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico per tutti gli interventi pubblici comprendenti scavi, compresi quelli rientranti nei cd. Settori Speciali.	Si prende atto della segnalazione, che, per quanto rilevante nella tutela del patrimonio archeologico, con tutta evidenza non riguarda i contenuti del piano in oggetto <u>del quale si ribadisce il carattere programmatico/gestionale che non si concretizzerà in nuovi insediamenti sul territorio.</u>

### 11. ASL TO3 – Dipartimento di Prevenzione

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
11.1	Premesso che la documentazione presentata affronta la problematica in maniera ampia e approfondita sotto i diversi punti di vista, il Rapporto Ambientale dovrà analizzare in modo approfondito gli impatti significativi che l'attuazione del PULS potrebbe generare sull'ambiente. In particolare, immaginando il PULS come una rete di percorsi lungo i quali si spostano le merci, si suggerisce di focalizzarsi sull'analisi dei cambiamenti nei flussi di traffico e nei tempi di percorrenza, sulla valutazione delle emissioni atmosferiche, sull'impatto acustico e sul rischio di incidentalità correlato al traffico veicolare.	Il PULS, come si evince dalla documentazione messa a disposizione, non ha per oggetto la 'rete di percorsi lungo i quali si spostano le merci', bensì la definizione di obiettivi, azioni e misure di carattere programmatico per una governance multi-attoriale del sistema della logistica.
11.2	Il Rapporto Ambientale dovrà individuare e descrivere in dettaglio le misure previste per prevenire, ridurre e, ove necessario, compensare gli impatti ambientali negativi dovuti all'eventuale consumo di suolo, come ad esempio la presenza di aree verdi (e quindi le loro dimensioni) adiacenti o prossimali ai percorsi lungo i quali si spostano le merci, al fine di contrastare la presenza/formazione di zone di calore e di maggiori concentrazioni emissive.	Anche alla luce dei riscontri precedenti, si segnala che: <ul style="list-style-type: none"> <li>- alla luce del contenuto programmatico che gli è proprio, al PULS non è dato di 'consumare suolo'</li> <li>- al contrario, il PUSL assume e fa propri gli obiettivi di contenimento del consumo di suolo e di rigenerazione degli ambiti dismessi definiti dalle politiche spaziali di scala comunitaria, nazionale e regionale.</li> </ul>
11.3	E' fondamentale definire nel dettaglio un piano di monitoraggio, per verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione/compensazione messi in atto e per rilevare tempestivamente la presenza di eventuali impatti sull'ambiente non previsti. Di fondamentale importanza risulta la valutazione dell'impatto del piano sui consumi energetici e, nello specifico, sul potenziale miglioramento dell'efficienza energetica.	Si veda il piano di monitoraggio, che viene definito proprio in funzionale degli obiettivi segnalati dal contributo.
11.4	Da non trascurare, infine, l'analisi dell'impatto a livello socio-economico, nello specifico l'incidenza sull'eventuale incremento dei posti di lavoro, sul miglioramento dell'efficienza a livello logistico, sul traffico veicolare in prossimità delle zone residenziali.	I temi segnalati dal contributo fanno parte delle valutazioni di impatto della fase urbanistica previsionale e della fase attuativa di insediamenti logistici. L'integrazione e/o il perfezionamento delle metodologie

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
		valutative potranno essere oggetto dei tavoli di lavoro multi-attoriale previsti dal PULS.

## 12. Regione Piemonte – Settore Pianificazione trasporti e infrastrutture e Programmazione del trasporto pubblico

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
12.1	<p>ANALISI DI COERENZA ESTERNA [...]</p> <p><i>Nella Redazione del RA si suggerisce, pertanto, di richiamare i nuovi strumenti di pianificazione regionale approvati:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- “Piano Regionale per la Mobilità delle Persone (PrMoP) e il Piano regionale per la Logistica delle merci (PrLog). Le azioni 2030”, approvato dalla Giunta regionale con D.G.R. n. 6-7459 del 25 settembre 2023;</li> <li>- “Approvazione del Piano regionale di qualità dell’aria, ai sensi della legge regionale 7 aprile 2000, n. 43 e del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155.” approvato dal Consiglio regionale con D.C.R. n. 18-28783 del 10 dicembre 2024.</li> </ul>	Si provvede ad aggiornare – sia nel rapporto sia nella piattaforma conoscitiva – i riferimenti segnalati dal contributo.
12.2	<p><i>Inoltre, a completamento del quadro pianificatorio regionale, si suggerisce di integrare nella verifica di coerenza esterna anche i seguenti strumenti vigenti o adottati:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il “Piano territoriale regionale” (Ptr) approvato nel 2011<sup>1</sup> e di cui, con la Deliberazione n. 4-8689, del 3 giugno 2024, sono stati adottati dalla Giunta Regionale gli elaborati della Variante di aggiornamento, che costituisce uno degli strumenti di attuazione della strategia regionale per lo sviluppo sostenibile<sup>2</sup>;</li> <li>- il “Piano paesaggistico regionale” (Ppr), approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017<sup>3</sup>.</li> </ul>	<u>Nel RA si estenderà il quadro di riferimento programmatico e la verifica di coerenza esterna anche al PTR e al PPR nonché al Piano Regionale per la Mobilità delle Persone (PrMoP) e al Piano regionale per la Logistica delle merci (PrLog).</u>
12.3	<p>Per quanto riguarda l’analisi di coerenza con il PrLog, in particolare, nel Rapporto Preliminare sono stati accostati gli obiettivi del PULS alle azioni prioritarie per il 2030 definite nel Piano regionale che si ritiene intercettino la declinazione alla scala metropolitana. Si tratta di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Azione 21 - Sviluppare un sistema di ciclovie regionali per la mobilità sistemica di Quadrante e la logistica dell’ultimo miglio</li> <li>- Azione 34 - Studiare la fattibilità di una piattaforma regionale per la logistica come servizio (LaaS)</li> <li>- Azione 59 - Promuovere la cooperazione di imprese per la logistica di corridoio</li> <li>- Azione 60 - Favorire lo sviluppo di progetti di logistica green di Quadrante</li> <li>- Azione 61 - Favorire dinamiche di clusterizzazione e la condivisione di tecnologie, capacità e risorse</li> </ul> <p>Tuttavia, le azioni prioritarie prese in esame non sono esaustive poiché ve ne sono di ulteriori che risultano coerenti con le misure indicate del PULS.</p> <p><i>Si suggerisce, pertanto, di integrare nell’analisi di coerenza esterna con il PrLog le seguenti azioni:</i></p>	Si assume il suggerimento e si provvede a integrare sia il punto descrittivo del PrLog sia la matrice di verifica di coerenza esterna.

sintesi del contributo	riscontro
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Azione 2 – Riquilibrare e mettere in sicurezza la rete ciclabile nelle aree urbane ed extraurbane</li> <li>- Azione 4 – studiare la vulnerabilità e rafforzare la resilienza delle reti</li> <li>- Azione 28 - Promuovere l'uso degli Interporti e dei terminal merci</li> <li>- Azione 48 – ottimizzare la gestione logistica delle filiere produttive</li> <li>- Azione 50 – favorire il trasferimento modale da gomma a ferro per il trasporto delle merci</li> <li>- Azione 52 – Incentivare il rinnovo del parco veicoli anche attraverso la promozione dei combustibili alternativi</li> <li>- Azione 53 – Sviluppare adeguate reti di ricarica per la mobilità elettrica e per il rifornimento dei combustibili gassosi</li> <li>- Azione 54-55 – Definire i fabbisogni professionali, sviluppare i percorsi formativi, qualificare i lavoratori sulla mobilità sostenibile.</li> <li>- Azione 56 – Sensibilizzare la società civile sulla mobilità sostenibile</li> <li>- Azione 57 – Regolare l'uso, il consumo e la frammentazione del suolo dovuto ai trasporti</li> <li>- Azione 62 – Sostenere l'innovazione digitale nelle imprese dei trasporti e della logistica</li> <li>- Azione 63 – Promuovere progetti per rafforzare l'industria e le filiere del trasporto green</li> <li>- Azione 70 – Sviluppare l'occupazione e il riuso dei siti dismessi rafforzando il marketing territoriale per la logistica</li> <li>- Azione 80 – Coordinare l'azione pubblica e le iniziative private per la logistica urbana</li> <li>- Azione 81 – Uniformare le norme e adottare una gestione unitaria per l'accesso ai centri urbani</li> </ul>	
<p>12.4</p> <p>CARATTERIZZAZIONE DELLO STATO DELL'AMBIENTE</p> <p>Nella proposta di PULS sono analizzate le "Dinamiche del settore" della Logistica tra le quali si evidenzia come, negli ultimi anni, l'affermazione dell'e-commerce nelle aree metropolitane e le conseguenti consegne dirette al consumatore, in genere al proprio domicilio, abbiano comportato l'aumento della frequenza di consegna e una corrispondente riduzione dei volumi spostati. Questo fenomeno tende a sviluppare un maggior traffico di distribuzione e genera ulteriori elementi di conflittualità tra la componente passeggeri e la componente merci della mobilità urbana relativamente alla circolazione ed alla sosta concorrendo ad alimentare la congestione e l'inquinamento in ambito urbano. Non solo, l'aumento di veicoli commerciali circolanti aumenta il rischio di incidenti in ambito stradale tra veicoli commerciali e pedoni, ciclisti, etc.</p> <p>A tal riguardo, il PULS individua tra i suoi obiettivi "l'Azzeramento dei morti a causa di incidentalità tra veicoli commerciali (leggeri/pesanti) e ciclisti/pedoni" (C5) che fa riferimento alla Macroarea "Sicurezza della mobilità stradale" definita dalle Linee guida ministeriali sui PUMS.</p> <p>Tuttavia, il PULS non definisce alcuna misura volta a perseguire tale obiettivo, né il Rapporto preliminare analizza la componente "popolazione e salute umana" e il fattore antropico "mobilità e trasporti" in termini di incidentalità se non introducendo brevemente il tema all'interno del documento denominato "Piattaforma conoscitiva".</p> <p><i>Si suggerisce, pertanto, di approfondire l'indagine sugli operatori della Logistica presente nel PULS per rilevare le dimensioni dell'incidentalità tra veicoli commerciali e utenti deboli e riportare i risultati ottenuti all'interno dell'analisi della componente ambientale "popolazione e salute umana" e dei fattori antropico "mobilità e trasporti" che dovrà essere sviluppata per il Rapporto Ambientale ed eventualmente individuare misure utili alla riduzione del fenomeno.</i></p>	<p>Si assume l'indicazione e se ne tiene in conto per la definizione delle tematiche da sviluppare entro l'attività di coordinamento e di governance multi-attoriale che sarà sviluppata nella fase attuativa delle azioni e misure del PULS.</p> <p>La tematica correlata all'obiettivo "Azzeramento dei morti a causa di incidentalità tra veicoli commerciali (leggeri/pesanti) e ciclisti/pedoni" verrà quindi trattata all'interno del tavolo permanente con gli stakeholders e della cabina di regia con gli enti previsti dalle strategie 1. e 2. e potrà portare a elaborare indicazioni per azioni applicabili al caso specifico.</p>
<p>12.5</p> <p>SISTEMA DI MONITORAGGIO</p> <p>[...]</p> <p><i>Condividendo pienamente la modalità di attuazione del Piano di monitoraggio del PULS, in linea con i succitati riferimenti normativi e con quanto definito per il Piano di Monitoraggio del PrMoP e PrLog, si ricorda l'importanza dell'uso di banche dati comuni e condivisibili tra Enti sia ai fini di efficaci analisi comparative, sia in termini di economie di scala delle risorse da investire. A tal proposito si ricorda che la Regione è disponibile a rendere fruibili i dati di livello comunale presenti nelle proprie banche dati ed a condividere la Smart Data Platform regionale.</i></p>	<p>Si assume l'indicazione e si procede a strutturare il sistema di monitoraggio in modo coerente.</p>

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
	<p>A supporto della costruzione di un sistema di monitoraggio efficace, si suggeriscono alcuni elementi di attenzione in merito agli indicatori di Piano e in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- selezionare indicatori di tipo SMART (Specifici, Misurabili, Accessibili, Rilevanti e Tempo-definiti);</li> <li>- individuare indicatori di contesto che siano correlabili alle misure del PULS in modo da poter meglio interpretare i cambiamenti rilevati nel sistema della mobilità delle merci;</li> <li>- introdurre gli indicatori di impatto da correlare agli obiettivi di sostenibilità ambientale per verificarne il perseguimento e necessari a rilevare i possibili impatti sull'ambiente delle misure di Piano;</li> <li>- completare il quadro delle tipologie di indicatori integrando quelli di processo per rilevare le trasformazioni ottenute con le misure messe in atto dal PULS.</li> </ul> <p>Per quanto riguarda la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati in riferimento alla componente "Aria", si auspica che nella stesura definitiva del RA del PULS, il "Piano di Monitoraggio" contenga gli stessi contenuti nelle Misure del PRQA attualmente in vigore.</p>	
12.6	<p>Infine, si suggerisce di introdurre nel sistema di monitoraggio del Piano anche indicatori specifici sull'inquinamento acustico che garantiscono un'effettiva valutazione degli impatti acustici delle misure previste e un'opportunità per migliorare la coerenza del piano con la normativa vigente. La normativa di riferimento, D. Lgs. 194/2005, infatti, mette a disposizione un insieme ben strutturato di indicatori tecnici per la valutazione e la gestione del rumore ambientale.</p>	<p><u>Si assume l'indicazione e</u> qualora si riscontri l'attinenza di indicatori correlati all'inquinamento acustico con il monitoraggio delle misure e degli obiettivi specifici del PULS, <u>si provvederà a valutarne l'inserimento nel Programma di monitoraggio.</u></p>
	<b>OSSERVAZIONI SPECIFICHE</b>	
12.7	<p><u>Pianificazione territoriale e settoriale</u></p> <p>La Città metropolitana di Torino, a differenza di molte altre città metropolitane italiane il cui territorio coincide in gran parte con l'area urbana densamente popolata e le sue immediate connessioni, si estende su un'area più vasta, peculiarità che deriva principalmente dalla sua eredità provinciale. Di conseguenza, il suo perimetro include una notevole varietà di ambienti geografici ed economici, dalle montagne alle pianure agricole. La sua ampia estensione è stata anche una scelta politica, volta a creare un'entità amministrativa più forte, in grado di gestire le interdipendenze funzionali su un territorio che va oltre il semplice agglomerato urbano. Questa configurazione offre vantaggi come una gestione integrata di diverse risorse e un potenziale di sviluppo più ampio, ma presenta anche sfide significative, tra cui il coordinamento di politiche in un contesto territoriale eterogeneo e la necessità di costruire un senso di identità metropolitana condiviso.</p> <p>In conseguenza di tale assetto, la pianificazione della Città metropolitana di Torino (CMTO) deve affrontare una duplice complessità: integrare le problematiche tipiche dell'area metropolitana densamente popolata con le specificità territoriali e tematiche di più ampia scala, tradizionalmente demandate al piano provinciale. In questo</p>	<p><u>L'autorità procedente valuterà l'opportunità di integrazione degli elaborati del piano</u> e ne darà riscontro nel Rapporto Ambientale.</p>

sintesi del contributo	riscontro
<p>senso si ritiene che il PULS, nella declinazione delle Misure di Piano, debba tenere conto dei contenuti del PrMoP e PrLog e del Ptr adottato.</p> <p><i>In tale contesto argomentativo si suggerisce di verificare la coerenza delle strategie e delle misure del PULS con:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gli obiettivi generali e specifici che il Ptr assegna agli Ambiti di integrazione territoriale (Ait) inclusi nel perimetro della Città metropolitana di Torino: sono 8 gli Ait torinesi per i quali il Ptr riconosce una preminente vocazione logistica;</li> <li>- i richiami normativi indicati dal Ptr in materia di infrastrutture e logistica, che concorrono al perseguimento di standard elevati di sviluppo sostenibile nel settore di intervento iv) "Mobilità, accessibilità, trasporti e logistica": <ul style="list-style-type: none"> <li>. le Norme di attuazione, Parte III, art. 21 - Gli insediamenti per le attività produttive e la logistica;</li> <li>. le Norme di attuazione, Parte V, art. Art. 37 - La riorganizzazione della rete territoriale delle infrastrutture di trasporto, e Art. 38 - La mobilità delle persone e la logistica delle merci/integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione , logistica.</li> </ul> </li> </ul> <p>Più nello specifico si richiamano, in particolare:</p> <p>a) la Relazione - Paragrafo 1.3.4. La Logistica ove - a pagina 27 – tratta la Selezione degli Ait a vocazione logistica e affida alle Province il compito di "assumere un ruolo decisivo nell'individuare Ait principali e secondari, nonché stabilire collaborazioni sinergiche con gli altri Ait, per soddisfare le esigenze logistiche in modo coordinato ed efficiente. Una volta identificata la gerarchia degli Ait a vocazione logistica, sarà compito delle Province:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• per gli Ait principali: <ul style="list-style-type: none"> <li>- associare gli obiettivi selezionati con le azioni e le progettualità eventualmente già previste per gli Ait;</li> <li>- verificare se e come gli Ait hanno già raggiunto (in parte o completamente) i corrispondenti obiettivi;</li> <li>- individuare eventuali azioni o misure volte al pieno raggiungimento degli obiettivi;</li> </ul> </li> <li>• per gli Ait secondari: <ul style="list-style-type: none"> <li>- selezionare il relativo sottoinsieme di obiettivi cui dovranno tendere gli Ait secondari, avendo cura di valutare eventuali sinergie tra Ait confinanti;</li> <li>- associare gli obiettivi selezionati con le azioni e le progettualità eventualmente già previste per gli Ait;</li> <li>- verificare se e come gli Ait hanno già raggiunto (in parte o completamente) i corrispondenti obiettivi;</li> <li>- individuare eventuali azioni o misure volte al pieno raggiungimento degli obiettivi;</li> </ul> </li> </ul> <p>b) le Norme di Attuazione – Articolo 38. La mobilità delle persone e la logistica delle merci, ove il comma [3] impartisce direttive affinché anche la Città metropolitana:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• adotti modelli di governance di area vasta per coordinare lo sviluppo di sistemi di riorganizzazione della logistica a livello di Quadrante e la articolano per AIT;</li> <li>• nel recepire e attuare le previsioni della pianificazione regionale (territoriale e settoriale), le integri con l'indicazione degli interventi di competenza, verificandone la coerenza, e contribuisca a definire progetti territoriali per riorganizzare e rafforzare la logistica.</li> </ul> <p>Si richiama inoltre l'attenzione a quanto dettato dal Paragrafo 4.2.5 "Indirizzi per gli enti locali" del PrMoP e PrLog e in particolare oltre alle previsioni del punto [3], specificatamente dedicato alle azioni per il PUMS, anche quelle del punto [2] che più specificatamente dispone tra i compiti del piano provinciale "lo sviluppo di sistemi di riorganizzazione e rafforzamento dei Quadranti (distretti industriali principali, poli e filiere produttive) intorno alle piattaforme e centri logistici distrettuali e secondo logiche sostenibili."</p> <p>Si raccomanda pertanto di attribuire maggiore enfasi alle analisi del sistema economico-produttivo e logistico elaborate a supporto del PULS e, qualora necessario, di approfondirle ulteriormente. La finalità è di esplicitare in modo più chiaro il contributo territoriale delle azioni di Piano allo sviluppo della logistica di Quadrante e/o al riordino dell'intermodalità di prossimità a servizio dell'area metropolitana provando a individuare priorità diverse per i singoli Ambiti Territoriali di Intervento (AIT) come parzialmente trattato in qualche scheda in termini di "necessità di valutare l'ambito da considerare per l'applicazione"</p>	

sintesi del contributo	riscontro
<p>Questa chiarificazione dovrà basarsi sul coordinamento con i piani di sviluppo dei centri logistici esistenti e/o seguire le logiche di filiera emerse dall'analisi per aggregare gli attori pubblici e privati su iniziative di logistica green a scala locale. L'obiettivo è promuovere l'efficienza e la competitività globale del sistema logistico, in coerenza con i criteri e gli indirizzi definiti dal PrLog - Azione 60, che mira a favorire lo sviluppo di progetti di logistica green di Quadrante.</p>	
<p>12.8</p> <p><u>Piano paesaggistico regionale</u></p> <p>Il Piano paesaggistico regionale è uno strumento di tutela e promozione del paesaggio piemontese, rivolto a regolarne le trasformazioni e a sostenerne il ruolo strategico per lo sviluppo sostenibile del territorio.</p> <p>Il Rapporto preliminare indica sinteticamente che "laddove si intervenga in contesti spaziali riconosciuti di interesse storico culturale dal Piano paesaggistico regionale, tra i criteri di valutazione degli interventi nella fase attuativa, dovrà essere garantito il rispetto della leggibilità della morfologia e delle tecniche costruttive storiche e del loro rapporto con il contesto, con riferimento anche alla fruibilità panoramica da e verso il sito".</p> <p>Sempre nel Rapporto preliminare è dichiarato che "il PULS è un documento di carattere programmatico, e in quanto tale, così come non contiene contenuti spaziali e/o localizzativi, analogamente non contiene 'norme di attuazione' o 'disposizioni' funzionali alla sua attuazione; il PULS individua 'misure' funzionali alla qualificazione del sistema logistico e l'attuazione delle misure individuate sarà effettuata attraverso una molteplicità di 'strumenti' (gestionali, organizzativi, di governance, di pianificazione territoriale e urbanistica) i cui contenuti saranno definiti in fase applicativa del PULS. Tali strumenti saranno da assoggettarsi a VlnCa qualora disposto dal quadro normativo vigente".</p> <p><i>In merito agli aspetti paesaggistici si ricorda che la promozione della qualità del paesaggio è una finalità prioritaria della Regione che assume il Ppr come strumento fondamentale per il perseguimento di tale obiettivo attraverso cinque strategie, una delle quali tratta il tema dell'integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica; nelle NdA il Ppr individua obiettivi e linee d'azione, coordinate tra loro, finalizzate alla tutela e valorizzazione dell'intero territorio attraverso forme di sviluppo sostenibile, riferite alle diverse situazioni.</i></p> <p><i>Nello specifico si richiama che le azioni previste da programmi o piani devono essere coerenti con il quadro degli obiettivi e delle linee d'azione del Ppr e devono essere valutate in ragione della loro coerenza con gli indirizzi strategici specificati per ciascun ambito di paesaggio nelle Schede degli Ambiti. In tali Schede, il Ppr prevede azioni di mitigazione e riqualificazione paesaggistica delle opere infrastrutturali connesse all'insediamento di impianti per la logistica, da declinare sul territorio in relazione all'integrazione paesaggistico-ambientale delle piattaforme logistiche, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno).</i></p>	<p>Il riferimento ai contenuti prescrittivi e di indirizzo del PPR è ineludibile e riguarda, oltretutto la fase di formazione degli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale di scala metropolitana, provinciale e comunale, la fase progettuale, valutativa e istruttoria dei singoli interventi di trasformazione territoriale. Rimarcando il carattere meramente programmatico del PULS che non prevede azioni trasformative dello stato dei luoghi, si provvederà comunque a effettuare la verifica di coerenza esterna con gli obiettivi del PPR.</p>
<p>12.9</p> <p><i>Si ricorda, per le successive fasi della proposta di Piano della Logistica Sostenibile della Città Metropolitana di Torino, che per verificare la coerenza con il Ppr può essere utilizzata, come base per le analisi, l'impostazione descritta nel Regolamento regionale 4/R (Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 marzo 2019, n. 4/R1) recante: "Attuazione del Piano paesaggistico regionale del Piemonte (Ppr), ai sensi dell'articolo 8bis comma 7 della legge regionale 5 dicembre 1977 n. 56 (Tutela e uso del suolo) e dell'articolo 46, comma 10, delle norme di attuazione del Ppr."</i></p> <p><i>Nel Regolamento 4/R viene spiegata brevemente la struttura del Ppr, trattando in maniera specifica i temi utili per la verifica di coerenza. Le azioni previste dal PULS devono essere compatibili con il quadro degli obiettivi e delle linee d'azione precedentemente citati e devono essere valutate in ragione della loro coerenza con gli indirizzi strategici specificati per ciascun ambito di paesaggio nelle Schede degli ambiti del Ppr.</i></p>	<p><u><a href="#">Si richiama il riscontro alle osservazioni n.ri 10.9 della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Torino e all'osservazione n. 12.2 della Regione Piemonte.</a></u></p> <p>Alla luce dei contenuti del regolamento citato, è evidente come non si ponga il tema della 'coerenza' del PULS con il PPR non si ponga in maniera specifica e puntuale, bensì in relazione di non interferenza dei piani di settore sui contenuti di indirizzo e di coerenza del PPR; ciò, a maggior ragione, laddove il piano di settore non abbia alcuna prerogativa nella definizione di scelte localizzative.</p> <p>Come in più passaggi affermato nel rapporto, si ritiene che il PULS non</p>

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
		<p>possa avere incidenza significativa nel modificare stato e dinamiche del patrimonio paesaggistico oggetto del PPR; si è comunque narrato, nelle misure di integrazione ambientale, che laddove si intervenga in contesti spaziali riconosciuti di interesse storico culturale dal PPR, tra i criteri di valutazione degli interventi nella fase attuativa, dovrà essere garantito il rispetto della leggibilità della morfologia e delle tecniche costruttive storiche e del loro rapporto con il contesto, con riferimento anche alla fruibilità panoramica da e verso il sito. Per tutti gli interventi relativi alla riqualificazione o alla nuova previsione di infrastrutture viarie, ferroviarie o logistiche, dovrà essere preso in considerazione l'obiettivo della riqualificazione paesaggistica e della riqualificazione ambientale del contesto territoriale oggetto di intervento. Dovranno essere tutelati gli elementi di valore dal punto di vista storico, estetico-percettivo ed ecosistemico coinvolti dalla realizzazione degli interventi nei diversi contesti paesaggistici, in relazione al loro profilo storico, architettonico, archeologico e agli istituti di tutela eventualmente in essere.</p>
12.10	<p><u>Piano Regionale di Qualità dell'aria</u> [...] <i>Il PULS si configura come uno strumento di programmazione strategica in grado di determinare effetti positivi sulla qualità dell'aria e tale miglioramento potrà anche essere valutato attraverso i dati rilevati dalle stazioni di monitoraggio della Rete Regionale presenti sul territorio della Città Metropolitana di Torino. Si rileva inoltre che gli obiettivi del Piano risultano in linea con quanto previsto dal Piano regionale di Qualità dell'aria, relativamente all'ambito di intervento "Mobilità e aree urbane (MOB)".</i> <i>Risulta, quindi, evidente che il PULS che verrà implementato non potrà non essere sinergico con gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento atmosferico, a garanzia del conseguimento di target di qualità dell'aria non tanto scelti a livello regionale ma indicati a livello comunitario e riportati nei trattati europei (TFUE), siglati dal nostro Paese. Il mancato raggiungimento di questi obiettivi ha conseguenze gravi sulla salute dei cittadini piemontesi ed avrebbe conseguenze molto pesanti sulla disponibilità di risorse per i futuri programmi di sviluppo regionale.</i></p>	Si prende atto
12.11	<p><u>Cambiamenti climatici</u> La proposta di PULS così come il Rapporto preliminare prendono in considerazione il tema del cambiamento climatico esclusivamente per gli aspetti mitigativi e non per quelli adattativi. Si evidenzia in tal senso che supply chain e logistica propriamente detta non solo hanno un impatto considerevole, che giustamente va mitigato, in</p>	Come riscontrato all'osservazione 4.2 dell'ASL TO5, il PULS sostiene la qualificazione del sistema logistico verso forme di 'decarbonizzazione' che possano contenere le esternalità ambientali e socio-economiche negative nel processo di stoccaggio, movimentazione e distribuzione di beni e merci

sintesi del contributo		riscontro
	<p>merito alle emissioni climalteranti e agli aspetti di qualità dell'aria, ma è anche un sistema che può risentire pesantemente degli effetti del cambiamento climatico.</p> <p>Risulta infatti evidente che gli effetti dei cambiamenti climatici già in corso, oltre a quelli previsti a medio e lungo termine, andranno potenzialmente a impattare le diverse e complesse filiere che costituiscono il sistema logistico metropolitano. Basti pensare ad esempio all'influenza e alle criticità che possono derivare dall'aumento della frequenza e dell'intensità di eventi meteorologici estremi, per un sistema che si fonda quasi esclusivamente sul trasporto su strada, e ai conseguenti rischi cui sono esposti gli addetti, oltre ai costi sociali ed economici di tali impatti. Ad esempio, le ondate di calore possono interferire negativamente con le filiere del freddo richiedendo maggiori necessità di energia a parità di percorsi e prodotti distribuiti. La stessa pianificazione del sistema di approvvigionamento dei veicoli elettrici potrebbe subire danni dagli effetti del cambiamento climatico e mettere in crisi l'intero sistema o comunque entrare in conflitto con gli obiettivi di riduzione ed efficientamento energetico che sono invece richiesti per mitigare gli impatti sul cambiamento climatico.</p> <p>La pianificazione dell'adattamento dovrebbe essere presa in considerazione da un piano che, come il PULS, ha l'obiettivo di approcciare strategicamente e con il concorso di una platea allargata di stakeholder lo sviluppo di una logistica sostenibile per l'area metropolitana di Torino.</p> <p><i>Si ritiene, pertanto, che il RA debba adeguatamente affrontare anche gli aspetti adattivi e che il Piano debba introdurre adeguati obiettivi di pianificazione dell'adattamento.</i></p> <p><i>Si suggerisce, inoltre, di esplicitare nel RA gli impatti derivanti dal cambiamento climatico sulle previsioni di piano, tenendo conto dello scenario corrente e di quello tendenziale, andando a individuare adeguati obiettivi e strategie a supporto dell'intero ecosistema della logistica.</i></p> <p><i>Un necessario riferimento relativamente agli aspetti infrastrutturali e scelte localizzative è la Comunicazione della Commissione Europea (2021/C373/01) "Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027" al fine di effettuare la valutazione della neutralità e della resilienza climatica delle scelte di Piano.</i></p> <p><i>Il RA dovrebbe valutare gli eventuali trade-off e le incoerenze tra gli obiettivi, le strategie e le misure perseguite dal Piano, come ad esempio la Strategia UE per lo sviluppo e la diffusione degli e-fuels, dei biocarburanti {SEC(2006) 142} e gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria e quelli di decarbonizzazione.</i></p>	<p>e che si muovono nella direzione tracciata dalle politiche di adattamento ai cambiamenti climatici.</p> <p>Si ritiene inoltre che gli aspetti adattivi del sistema logistico ai cambiamenti climatici facciano già ampiamente parte delle pratiche gestionali degli operatori di settore; entro le attività di governance multi-attoriale che verrà sviluppata potrà trovare adeguato spazio la definizione di specifiche misure di adattamento.</p> <p>Nel <u>RA si</u> terranno in debito conto gli obiettivi di pianificazione all'adattamento al cambiamento climatico e in tal senso si <u>integrerà il quadro di riferimento programmatico del PULS con il richiamo al PNACC e a suoi obiettivi di sostenibilità pertinenti con il PULS.</u></p>
12.12	<p><u>Inquinamento acustico</u></p> <p>[...]</p> <p><i>Si evidenzia che l'analisi ambientale a supporto del PULS dovrebbe approfondire maggiormente gli aspetti legati all'inquinamento acustico, evidenziando sia le criticità esistenti, sia le potenziali pressioni derivanti dall'attuazione del Piano. In tal senso, si raccomanda di integrare nel quadro conoscitivo e nella valutazione delle azioni/misure previste, gli esiti delle mappature acustiche e dei relativi Piani di Azione/Piani di Contenimento e Abbattimento del Rumore redatti dai soggetti competenti (Città Metropolitana, Comuni, ANAS, RFI, gestori autostradali). Tali strumenti forniscono dati fondamentali per individuare le aree più sensibili e definire azioni di mobilità che possano concorrere al contenimento dei livelli di rumore e alla riduzione della popolazione esposta.</i></p>	<p>Si provvede a integrare la 'piattaforma conoscitiva' con i riferimenti citati, pur considerando i principi di selezione e focalizzazione riferiti nelle parti di premessa del rapporto e le riflessioni contenute nei paragrafi 3.1 e 3.2 della presente relazione riguardanti il campo di operatività del piano.</p>
12.13	<p><i>Inoltre, nel Rapporto preliminare a pag. 37 si fa riferimento alla revisione del Piano d'azione della Rete stradale Provinciale del 2020, mentre occorre aggiornare i dati facendo riferimento all'ultimo Piano d'azione approvato nel 2024.</i></p>	<p>Si provvede a perfezionare il riferimento.</p>
12.14	<p><u>Rifiuti</u></p> <p>[...]</p> <p><i>In prima istanza si segnala che nella tabella relativa ai fattori di analisi, riferimenti normativi e obiettivi di sostenibilità non è stato riportato il Piano regionale vigente per la gestione dei rifiuti, PRUBAI (DCR 277-11379 del 9 maggio 2023); tale aggiornamento andrà riportato anche nel documento di Piano, la cui proposta presentata riporta ancora il PRGR non più vigente.</i></p>	<p>Si provvede a integrare la tabella citata e il documento di piano con il riferimento al PRUBAI 2023.</p>

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
12.15	<i>Inoltre, si segnala che nella Proposta di Piano presentata non è chiaro quali siano i rifiuti e le materie prime seconde considerate all'interno del paragrafo 7.1 "Quantificazione della domanda di trasporto delle merci": si immagina si tratti di rifiuti speciali, ma sarebbe opportuno specificarlo, contestualizzando anche i dati di produzione riportati.</i>	<u>L'autorità procedente valuterà l'opportunità di integrazione degli elaborati del piano</u> e ne darà riscontro nel Rapporto Ambientale.
12.16	<i>Anche l'accostamento tra la gestione logistica dei cantieri e della raccolta rifiuti, inserite insieme nella misura 10.3.19, non risulta chiaro: è esplicito il riferimento alla raccolta dei rifiuti urbani il cui sviluppo logistico si presta sicuramente ad essere oggetto del PULS, mentre non si comprende se la parte relativa alla logistica dei cantieri riguarda sempre i rifiuti inerti generati in fase di cantiere, che però non presentano affinità in fase di gestione e trasporto con la produzione di rifiuti urbani.</i>	<u>L'autorità procedente valuterà l'opportunità di integrazione degli elaborati del piano</u> e ne darà riscontro nel Rapporto Ambientale.
12.17	<i>In merito alla Misura 10.3.19 che tocca il tema della logistica dei cantieri si segnala l'importanza di considerare, oltre ai cantieri urbani, la complessa gestione logistica dei cantieri delle grandi opere, tema di particolare attenzione per l'ambito territoriale di CMTO, ponendo attenzione ai diversi aspetti tra i quali l'approvvigionamento e il trasporto materiali, la movimentazione e la logistica interna, la gestione dei flussi di personale, subappaltatori e trasporti esterni nonché altre eventuali specificità logistiche legate alla tipologia di opera.</i>	<u>L'autorità procedente valuterà l'opportunità di integrazione degli elaborati del piano</u> e ne darà riscontro nel Rapporto Ambientale.
12.18	<i>In conclusione, si vuole porre l'attenzione anche all'aumento della produzione di rifiuti da imballaggio data dalla continua crescita del ricorso all'e-commerce: il PULS pone l'accento sulla logistica delle consegne, caldeggiando le cosiddette "consegne veloci" e il ricorso a parcel-locker o depositi di prossimità con il fine di ottimizzare la movimentazione delle merci. Questi strumenti potrebbero offrire un'occasione per ottimizzare anche la raccolta degli imballaggi, implementando la raccolta di carta e cartone nei pressi di questi punti di ritiro delle merci; tale intervento potrebbe essere inserito nell'ambito della misura 10.3.22 – Campagna di informazione impatto consegne veloci.</i>	<u>L'autorità procedente valuterà l'opportunità di integrazione degli elaborati del piano</u> e ne darà riscontro nel Rapporto Ambientale.
12.19	<u>Attività estrattive</u> [...] <i>Poiché i materiali estratti nelle cave del 1^ comparto sono generalmente a servizio dei cantieri edilizi, per i quali il PULS prevede una specifica misura: 10.3.19 - Indicazioni per la gestione della logistica dei cantieri e della raccolta dei rifiuti, si consiglia di approfondire nel Rapporto ambientale i flussi di traffico strettamente correlati al rifornimento dei cantieri urbani torinesi da parte delle cave presenti sul territorio, almeno per quanto concerne quelle più prossime alla città di Torino. Per quanto concerne le cave degli altri comparti, esse generano flussi di traffico che incidono localmente sulle strade di attraversamento di numerosi piccoli centri ma che mediamente non interessano l'area urbana torinese. Qualora tali flussi fossero tali da generare problematiche, lo strumento della Cabina di Regia di cui alla misura 10.3.12 potrebbe diventare la sede opportuna al fine di valutare e sviluppare alternative più sostenibili.</i>	Si assume l'indicazione e se ne tiene in conto per la definizione delle tematiche da sviluppare entro l'attività di coordinamento e di governance multi-attoriale che sarà sviluppata nella fase attuativa delle azioni e misure del PULS.
12.20	<u>Agricoltura</u> [...] <i>Accogliendo positivamente l'attenzione del Rapporto preliminare alla limitazione del consumo di suolo per i siti logistici, si sottolinea l'importanza di evitare l'utilizzo di suoli agricoli di alta qualità (Classe I e II) e di dare priorità al riutilizzo di aree già compromesse o contaminate, la cui riqualificazione porterebbe benefici ambientali e sanitari.</i>	L'importanza segnalata è infatti sottolineata all'interno del capitolo riguardante le misure di integrazione ambientale.

<i>sintesi del contributo</i>		<i>riscontro</i>
12.21	<p><i>Inoltre, si evidenzia la necessità che il PULS preveda adeguate misure di mitigazione e compensazione per minimizzare e bilanciare gli impatti negativi sull'uso del suolo e sui servizi ecosistemici. Qualora la mitigazione non sia sufficiente, si raccomandano misure di compensazione ambientale coerenti con l'impatto, specialmente se riguarda suolo agricolo. Per l'efficacia di tali misure, si indicano come prioritari la contemporaneità e la contestualità territoriale degli interventi di compensazione, nonché la corrispondenza tra il valore ecologico da compensare e i servizi ecosistemici perduti.</i></p> <p><i>Si raccomanda che il Piano includa un progetto organico delle misure compensative obbligatorie per i siti logistici, basato sul principio di omologia. Questo significa che gli interventi di riparazione dovrebbero prioritariamente compensare le componenti ambientali più impattate, dimensionando le opere in modo da ripristinare i valori ambientali e paesaggistici persi, idealmente generando un miglioramento pari al danno causato (compensazione "alla pari").</i></p>	<p>Si evidenzia che la definizione di un progetto di misure compensative obbligatorie per i siti logistici esula dalla portata del PULS e non è supportata da una legittimazione normativa in tal senso che dovrebbe derivare da disposizioni normative di carattere nazionale e regionale. Le strategie 1. e 2. del PULS possono comunque portare a una definizione di indicazioni provenienti dall'esperienza, dai casi studio, dalle buone pratiche messe in campo dagli enti e dagli operatori del settore.</p> <p>Partendo da queste considerazioni si assume l'indicazione e se ne tiene in conto per la definizione delle tematiche da sviluppare entro l'attività di coordinamento e di governance multi-attoriale che sarà sviluppata nella fase attuativa delle azioni e misure del PULS incluse nelle strategie 1. e 2.</p>
12.22	<p><i>Sebbene il Piano si concentri sulle aree urbane, si sottolinea che anche le zone agricole periurbane e rurali potrebbero essere significativamente influenzate dall'espansione logistica, in particolare in pianura, con un potenziale aumento del consumo di suolo agricolo e alterazioni degli equilibri ambientali. Si suggerisce quindi di sviluppare una strategia per la tutela del suolo agricolo, analizzando gli impatti delle infrastrutture logistiche sulle aree rurali della città metropolitana.</i></p>	<p><u>L'autorità precedente valuterà l'opportunità di integrazione degli elaborati del piano</u> e ne darà riscontro nel Rapporto Ambientale.</p>
12.23	<p><i>Infine, si evidenzia che la riduzione dei terreni fertili dovuta all'espansione logistica può compromettere l'agricoltura sostenibile. Si richiede pertanto una valutazione degli effetti ambientali delle misure logistiche sull'agricoltura, con particolare attenzione a inquinamento, consumo di suolo, compatibilità con le pratiche agricole e sostenibilità delle aziende agricole.</i></p>	<p>Il Rapporto Ambientale dovrà valutare gli effetti delle misure previste dal PULS e la valutazione richiesta dal contributo esula dall'effettivo campo d'azione del PULS che, non prevedendo azioni strutturali connesse a nuove localizzazioni di impianti e infrastrutture logistiche, non apporterà effetti né sul consumo suolo, né sulla sostenibilità delle aziende agricole.</p>
12.24	<p><i>Per agevolare il recupero di dati e cartografia specifica per le tematiche agricole si potrà far riferimento al sito web della Regione Piemonte alle pagine di seguito indicate:</i></p> <p>[...]</p>	<p>Le banche dati segnalate costituiscono una importante fonte analitico-conoscitiva nei procedimenti decisionali e valutativi delle opzioni localizzative anche logistiche in capo a comuni e operatori di settore.</p>
12.25	<p><u>Logistica di filiera agricola</u></p> <p>[...]</p> <p><i>Si chiede che il PULS integri, tra le filiere prese in esame, anche quella agricola, valutando le esigenze del settore primario e assicurando che le strategie logistiche siano compatibili con la realtà agricola della Città metropolitana di Torino, dove l'agricoltura gioca un ruolo rilevante. Per gli aspetti legati al trasporto di merci agricole, che spesso richiedono soluzioni logistiche particolari come la catena del freddo per ortofrutta o altri beni deperibili, le strategie del piano (regolamentazione dell'accesso alle Zone a Traffico Limitato (ZTL) o la gestione degli stalli di carico/scarico) potrebbero influire sulla distribuzione di prodotti freschi nei mercati urbani. Si ritiene opportuna</i></p>	<p><u>L'autorità precedente valuterà l'opportunità di integrazione degli elaborati del piano</u> e ne darà riscontro nel Rapporto Ambientale.</p>

sintesi del contributo	riscontro
<p><i>un'analisi di tali impatti sulle filiere agricole locali collegata ad una valutazione delle esigenze logistiche specifiche del settore agricolo e dell'effetto delle misure proposte sulla distribuzione dei prodotti agricoli.</i></p> <p><i>Si ritiene inoltre fondamentale il coinvolgimento, tra le rappresentanze sociali in qualche misura co-interessate al sistema della logistica, degli stakeholder agricoli quali associazioni agricole, cooperative o altri rappresentanti del settore primario che sono in grado di offrire contributi fondamentali per integrare le esigenze agricole nelle decisioni logistiche e verso i quali prevedere un meccanismo di consultazione specifico per garantire che le loro necessità siano rappresentate. Uno spunto di analisi che si porta al tavolo del Piano consiste nell'analizzare le infrastrutture nell'ambito del supporto ai mercati agricoli locali o alle filiere corte, che rappresentano un'opportunità per la sostenibilità economica e ambientale del settore agricolo. Un aspetto da sviluppare potrebbe riguardare la logistica urbana che faciliti l'accesso dei produttori ai consumatori con infrastrutture logistiche dedicate e hub per la distribuzione di prodotti a chilometro zero.</i></p>	
<p><b>12.26</b></p> <p><u>Infrastrutture strategiche</u></p> <p>Il Piano Territoriale Generale Metropolitan - PTGM (lo strumento attraverso il quale la Città metropolitana di Torino intende governare lo sviluppo del territorio metropolitano nelle sue componenti urbane, infrastrutturali, rurali, naturali e paesaggistiche) definito nell'ambito del Rapporto preliminare del PULS, menziona diverse tematiche inerenti le infrastrutture tra cui:</p> <p>[...]</p> <p><i>In coerenza con il PTGM si suggerisce di integrare il quadro descrittivo della proposta di PULS con alcuni aspetti che riguardano in particolare:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1) la connessione, ai fini di un generale miglioramento della logistica urbana, tra il sistema ferroviario e quello autostradale (un'intermodalità estesa che coinvolge entrambi i sistemi e consente un più ampio sviluppo delle aree già presenti in ambito metropolitano destinate ad interporto per la ricezione, smistamento e lavorazione delle merci);</i></li> <li><i>2) tutte le direttrici di sviluppo del sistema logistico regionale (quella verso nord con il traforo del Monte Bianco; quella verso il territorio ligure con due distinti interventi quali il tunnel del Tenda e la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi; quella verso la Francia con l'implementazione dei collegamenti autostradali e ferroviari attraverso il Frejus; quella verso Milano con il quadruplicamento della tratta Tortona-Voghera che si inserisce nel più ampio progetto di velocizzazione della linea Milano-Genova che prevede il potenziamento dell'offerta ferroviaria delle direttrici Milano-Genova e Torino-Alessandria-Piacenza);</i></li> <li><i>3) i raccordi ferroviari di ambito locale e sovra locale in modo da consentire alle aziende che operano nel campo della logistica di trovare condizioni infrastrutturali, economiche, territoriali favorevoli per una crescita ampia del settore.</i></li> </ol>	<p><u>L'autorità procedente valuterà l'opportunità di integrazione degli elaborati del piano</u> e ne darà riscontro nel Rapporto Ambientale.</p>
<p><b>12.27</b></p> <p><u>Interporti</u></p> <p>La Proposta di PULS sviluppa, nel capitolo che riguarda l'Offerta di reti e servizi di trasporto, una sezione dedicata a scali merci, interporti e piattaforme logistiche e un'altra inerente il sistema portuale di riferimento.</p> <p>Tra gli Interporti viene ampiamente descritto l'insediamento che a Torino conta numerose attività legate alla logistica e si sviluppa attorno allo scalo ferroviario di Orbassano e tra i comuni di Rivoli e Rivalta di Torino.</p> <p><i>A tal riguardo si segnala che l'Interporto di Orbassano potrebbe essere inserito, su richiesta della Regione Piemonte, nella ZLS "Porto e retroporto di Genova", istituita con il "DecretoGenova" ed attivata formalmente ad aprile 2025.</i></p>	<p><u>L'autorità procedente valuterà l'opportunità di integrazione degli elaborati del piano</u> e ne darà riscontro nel Rapporto Ambientale.</p>

**13. Regione Piemonte, Direzione Ambiente, Energia e Territorio – Settore Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali – Esito screening di Incidenza**

<i>sintesi del contributo</i>		<i>Riscontro</i>
13.1	<p>Il PULS è uno strumento di carattere programmatico, che definisce un quadro di orientamento strategico volto al raggiungimento di obiettivi di miglioramento ambientale ed efficientamento del comparto della logistica urbana. Il carattere programmatico del PULS non ha prevede quindi contenuti di specifica 'territorializzazione' (localizzazione, dimensionamento) delle misure che definisce e, analogamente, non contiene 'norme di attuazione' o 'disposizioni' funzionali alla sua attuazione.</p> <p>Stante queste caratteristiche la valutazione d'incidenza della proposta di Piano, che viene integrata nella fase di specificazione della procedura di VAS, come previsto dalla DGR 29 febbraio 2016, n. 25-2977 <i>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)</i>, è stata impostata dalla Città Metropolitana al livello I di screening, utilizzando i contenuti del Format proponente "Piani Programmi", allegato alla DGR n. 55-7222/2023/XI del 12.07.2023 di recepimento regionale delle Linee guida nazionali per la valutazione d'incidenza (VincA).</p> <p>Il PULS individua 'misure' funzionali alla qualificazione del sistema logistico e l'attuazione delle misure individuate sarà effettuata attraverso una molteplicità di 'strumenti' (gestionali, organizzativi, di governance, di pianificazione territoriale e urbanistica) i cui contenuti saranno definiti in fase applicativa del PULS.</p> <p>Visti i contenuti del Piano e che non è pervenuta alcuna osservazione in merito allo screening in oggetto da parte dei soggetti gestori dei siti Natura 2000 delegati, il Settore regionale scrivente esprime parere positivo di screening del Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS), e prescrive di rimandare alla fase di pianificazione territoriale o urbanistica o di progettazione di eventuali interventi di infrastrutturazione, la valutazione della loro compatibilità con i siti Rete Natura 2000, attraverso procedure puntuali di valutazione d'incidenza.</p>	<p>Si prende atto dell'esito positivo dello screening di incidenza e si provvederà a darne pubblica evidenza.</p>
13.2	<p>A tal proposito si fa da ultimo osservare che il contesto naturale del territorio della Città Metropolitana è caratterizzato da una notevole frammentazione, particolarmente nell'area di pianura, fortemente urbanizzata e infrastrutturata. Pertanto, in un'ottica di piena sostenibilità ambientale, i principi programmatici e le misure del PULS dovrebbero essere quindi mirati ad ottimizzare l'infrastrutturazione esistente e non a prevederne di nuova.</p>	<p>Il PUSL assume e fa propri gli obiettivi di contenimento del consumo di suolo e di rigenerazione degli ambiti dismessi definiti dalle politiche spaziali di scala comunitaria, nazionale e regionale. Inoltre, stante il loro carattere organizzativo e gestionale, le misure attuative del PULS non comporteranno nuove infrastrutturazioni.</p>

#### **4. CONCLUSIONI**

Si riportano di seguito le indicazioni per lo sviluppo dei contenuti del Rapporto Ambientale, del Programma di monitoraggio e della Piattaforma conoscitiva contenenti il rimando alle puntuali osservazioni di cui al precedente paragrafo 3.3 della presente relazione e alle quali si rimanda per maggiore dettaglio.

##### **4.1 Contesto programmatico di riferimento**

Per contesto programmatico di riferimento si intende l'indicazione della normativa e degli strumenti di pianificazione che rappresentano il riferimento per la sua predisposizione.

Si richiede che, oltre ai piani già citati nel Rapporto preliminare, vengano compresi i seguenti piani ([rif. osservazioni n.ri 4.3, 5.7, 10.1, 10.6, 10.8, 10.9, 12.1, 12.2, 12.8, 12.9, 12.11, 12.14](#)):

- Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC),
- Piano Territoriale Regionale (PTR),
- Piano Paesaggistico Regionale (PPR),
- Piano Regionale per la Mobilità delle Persone (PrMoP),
- Piano regionale per la Logistica delle merci (PrLog),
- Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani (PRUBAI),
- Piano regionale delle attività estrattive (PRAE),
- Aggiornamento del Piano regionale di qualità dell'aria (PRQA) approvato dal Consiglio regionale con D.C.R. n. 18-28783 del 10 dicembre 2024,
- Piano Regionale della Prevenzione (PRP) 2020-2025 approvato con DGR n. 16-4469 del 29.12.2021.

Si richiede altresì di includere nel contesto programmatico di riferimento il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC2) che è il piano attualmente vigente al quale occorre fare riferimento per la pianificazione del territorio metropolitano ([rif. osservazione n. 5.7](#)).

Il riferimento al PTGM può rimanere per ragioni di completezza, ma deve essere evidenziato che il piano adottato è attualmente in una fase di revisione e inoltre si richiede di prendere in considerazione le previsioni infrastrutturali, in particolare lo Schema strutturale della viabilità (4.1), i Progetti infrastrutturali di viabilità (4.3), il Sistema produttivo ed ambiti I e II livello (Tav. 2.2) ([rif. osservazione n. 5.7](#)).

In merito al fattore di analisi "*Paesaggio e Beni Culturali*" si richiede di includere tra i riferimenti normativi la Convenzione de La Valletta (Convenzione europea per la protezione del patrimonio archeologico 1992) ratificata dall'Italia con la legge n. 57 del 29 aprile 2015. ([rif. osservazione n. 10.7](#)).

#### 4.2 Sistema degli obiettivi di sostenibilità ambientale

Per sistema degli obiettivi di sostenibilità ambientale si intende lo schema logico articolato in obiettivi di livello generale, in accordo con gli obiettivi desunti dalle Strategie per lo sviluppo sostenibile e con gli obiettivi fissati dalla normativa e dalla pianificazione di settore, che devono essere dettagliati in obiettivi specifici alla luce dell'analisi dello scenario di riferimento e delle azioni di piano.

Si richiede di integrare gli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati come riferimento per le politiche del PULS con gli obiettivi pertinenti contenuti nei piani di cui al paragrafo precedente che sono stati inclusi nel contesto di riferimento programmatico indicato nel Rapporto preliminare. (rif. [osservazioni n.ri 5.7, 10.6, 10.7, 10.9, 12.11, 12.14](#)).

Si richiede di verificare che agli obiettivi di sostenibilità presi a riferimento per la redazione del piano corrispondano obiettivi specifici. Laddove risulti la mancanza degli obiettivi specifici correlati agli obiettivi di sostenibilità assunti a riferimento, si richiede di valutare la possibilità, in seguito alle eventuali integrazioni che deriveranno dall'introduzione, nel contesto di riferimento programmatico, dei piani segnalati al precedente paragrafo 4.1, di correlare a essi obiettivi specifici e misure di attuazione (si segnalano gli obiettivi di sostenibilità A.1 - RAD.1 – RF.1 di cui alla tabella cap. 18.2 del Rapporto Preliminare VAS ai quali non corrispondono obiettivi specifici e misure di attuazione) (rif. [osservazione n. 5.5](#)).

Per l'obiettivo di sostenibilità P1 correlato al fattore ambientale di analisi "*Paesaggio e beni culturali*" si richiede di sostituire la dicitura "*Conservare e migliorare la qualità delle risorse storiche, culturali e paesaggistiche del territorio*" con la dicitura "*Conservare e valorizzare il patrimonio culturale, architettonico, artistico, archeologico e paesaggistico del territorio*" (rif. [osservazione n. 10.7](#)).

#### 4.3 Analisi di coerenza esterna

Il Rapporto Ambientale deve condurre un'analisi di coerenza degli obiettivi di piano con quelli di altri strumenti pianificatori o programmatori sovraordinati e di uguale livello presi a riferimento. L'analisi dovrà confrontare i diversi obiettivi ed evidenziare i potenziali livelli di coerenza/incoerenza (coerente, presumibilmente coerente, nessuna interazione, presumibilmente incoerente, incoerente).

Si richiede che l'analisi di coerenza esterna venga integrata con i piani indicati al precedente paragrafo 4.1 (rif. [osservazioni n.ri 5.7, 10.1, 10.6, 10.8, 10.9, 12.1, 12.2, 12.8, 12.9, 12.11, 12.14](#)).

Si richiede di integrare la coerenza esterna con il PrLog, con le azioni prioritarie in esso contenute e indicate dalla Regione Piemonte (rif. [osservazione n. 12.3](#)).

Si richiede infine di verificare la possibilità, in coerenza con le scelte progettuali che verranno assunte nella redazione del PULS, di verificare la coerenza delle strategie e delle misure del PULS con gli obiettivi generali e specifici che il PTR assegna agli Ambiti di Integrazione Territoriale (Ait) in particolare per gli 8 Ait ai quali il PTR riconosce una preminente vocazione logistica ([rif. osservazione n. 12.7](#)).

#### 4.4 Analisi di coerenza interna

Il Rapporto Ambientale, nell'effettuare la verifica di coerenza interna, dovrà valutare se le misure del piano sono coerenti con gli obiettivi di tutela ambientale prefissati ed evidenziare gli eventuali effetti sinergici delle stesse, nonché le possibili incoerenze.

A tal fine e per consentire una lettura completa e agevole della struttura di piano e della sua coerenza, si richiede che nel Rapporto Ambientale venga implementata la tabella contenuta nel Rapporto preliminare al cap. 20 in modo che nella stessa tabella vengano posti in relazione gli obiettivi generali di sostenibilità ambientale desunti dai piani di riferimento, gli obiettivi specifici assunti dal PULS e le misure finalizzate a perseguire tali obiettivi.

Dalla tabella di coerenza interna riportata a pag. 67 del Rapporto preliminare si evince che all'obiettivo specifico C5) *Azzeramento dei morti a causa di incidentalità tra veicoli pesanti e ciclisti/pedoni* non corrisponde una specifica misura in grado di perseguirlo. Nel documento si specifica che *"è opportuno che su questo tema i tavoli di lavoro multi-attoriali della logistica si interfaccino con le iniziative di comunicazione e formazione prospettate dal PUMS"*. Si richiede pertanto di individuare le misure per l'attuazione dell'obiettivo ([rif. osservazione n. 12.4](#)).

#### 4.5 Programma di monitoraggio

Il documento deve essere scorporabile dal Rapporto Ambientale in quanto deve essere pubblicabile autonomamente e deve assicurare il controllo degli effetti significativi sull'ambiente e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale prefissati.

Al fine di consentire una lettura agevole e immediata dell'efficacia del piano, si richiede che il Programma di monitoraggio strutturi le tabelle di monitoraggio mettendo in correlazione nella stessa tabella gli obiettivi di sostenibilità ambientale assunti a riferimento, gli obiettivi specifici del piano, le relative misure volte al loro perseguimento e i rispettivi indicatori.

Nell'individuazione degli indicatori si richiede di:

- selezionare indicatori di tipo SMART (Specifici, Misurabili, Accessibili, Rilevanti e Tempo-definiti);
- individuare indicatori di contesto che siano correlabili alle misure del PULS in modo da poter meglio interpretare i cambiamenti rilevati nel sistema della mobilità delle merci;

- introdurre gli indicatori di impatto da correlare agli obiettivi di sostenibilità ambientale per verificarne il perseguimento e necessari a rilevare i possibili impatti sull’ambiente delle misure di Piano;
- completare il quadro delle tipologie di indicatori integrando quelli di processo per rilevare le trasformazioni ottenute con le misure messe in atto dal PULS.

Si richiede di prendere come riferimento il piano di monitoraggio del Piano Regionale per la Mobilità delle Persone (PrMoP) e del Piano regionale per la Logistica delle merci (PrLog) e per valutare l’efficacia del perseguimento degli obiettivi di sostenibilità e degli obiettivi specifici correlati alla componente Aria si richiede di ricercare un allineamento con quanto previsto per le misure pertinenti dell’aggiornamento del Piano regionale della Qualità dell’Aria (PRQA).

Si richiede altresì di valutare l’inserimento di indicatori correlati all’inquinamento acustico qualora si riscontri l’efficacia e l’attinenza di tali indicatori nel rilevare l’efficacia delle misure del piano nel perseguimento degli obiettivi specifici pertinenti alla componente rumore.

(rif. osservazioni n.ri 9.2, 9.3, 11.3, 12.5, 12.6)

#### 4.6 Effetti cumulativi e sinergie

Qualora le valutazioni che verranno svolte dal Rapporto Ambientale dovessero evidenziare potenziali sinergie degli effetti positivi sulle componenti ambientali derivanti dall’attuazione contestuale o sequenziale di determinate misure, si richiede di valutare l’opportunità di esplicitare eventuali indicazioni di priorità di attuazione o di sviluppo contestuale di alcune di esse (rif. osservazioni n. 3.2.1 – 3.2.2).

#### 4.7 Piattaforma conoscitiva

Si richiede di integrare la Piattaforma conoscitiva dei tre piani attuativi del PUMS inserendo i seguenti riferimenti:

- progetto Green Community “Sinergie in Canavese” volto allo sviluppo della mobilità pubblica a chiamata nelle zone rurali;
- piani indicati al paragrafo 4.1;
- Piani di Azione, Piani di contenimento e abbattimento del rumore redatti dai soggetti competenti (Città metropolitana, Comuni, Anas, RFI, Gestori autostradali etc. etc.), tra i quali occorre citare l’ultimo Piano d’azione della Rete Stradale Provinciale approvato nel 2024;

(rif. osservazioni n.ri 5.7, 10.6, 10.8, 10.9, 10.12, 12.1, 12.12, 12.13, 12.14).

#### 4.8 Documenti di piano

I contributi pervenuti contengono inoltre riflessioni e suggerimenti che attengono più propriamente al campo delle scelte progettuali di impostazione del piano e che richiedono riflessioni più approfondite: pertanto verranno prese in considerazione dall'autorità procedente che ne valuterà il possibile recepimento e ne darà riscontro nella redazione del Rapporto Ambientale. Nello specifico è stato richiesto di:

- recepire le indicazioni contenute nella “Nota Tecnica – Logistica urbana ed extraurbana – Roadmap e proposta di interventi regolatori” redatta dal Servizio Mobilità e Viabilità della Città di Torino e trasmessa al Dipartimento Viabilità e Trasporto di questa Città metropolitana (rif. [osservazione n. 3.2.4, 3.2.6, 3.2.7](#));
- fare riferimento per lo sviluppo di accordi di logistica sostenibile al Climate City Contracts previsto dall’iniziativa “100 Climate-Neutral and Smart Cities by 2030” al quale ha aderito la Città di Torino nel gennaio 2022 (rif. [osservazione n. 3.2.5](#));
- chiarire alcuni temi legati alla logistica dei rifiuti e dei cantieri (rif. [osservazioni n.ri 12.15, 12.16](#));
- articolare i contenuti delle misure in relazione agli obiettivi individuati dal PTR per gli AIT, dando indirizzi per politiche strutturate e diversificate per ogni AIT (rif. [osservazione n. 12.7](#));
- trattare tematiche riguardanti l’incidentalità, l’adattamento ai cambiamenti climatici, la gestione della logistica dei cantieri, la logistica della filiera agricola, le infrastrutture strategiche e gli interporti (rif. [osservazioni n.ri 12.17, 12.18, 12.22, 12.25, 12.26, 12.27](#)).

Inoltre alcuni contributi hanno richiamato l’attenzione su tematiche che potranno costituire il riferimento e orientare le misure di attuazione che si fondano sui lavori del tavolo permanente con gli stakeholders e con la cabina di regia con gli enti e per le quali si richiede di valutare l’opportunità di inserirle nelle schede specifiche delle misure come indicazione e utile riferimento per l’organizzazione dei lavori. Tali tematiche riguardano:

- approfondimenti relativi alla normativa urbanistica per agevolare la localizzazione dei locker, per l’obiettivo A11, per le misure 10.3.11 e 10.3.17 (rif. [osservazione n. 3.1.2](#)),
- la prioritizzazione e gerarchizzazione delle misure del piano (rif. [osservazioni n.ri 3.2.1, 3.2.2](#)),
- l’elaborazione di indicazioni per la gestione della logistica nei cantieri che potrebbero essere propedeutiche per un futuro piano-tipo (rif. [osservazione n. 2.8](#));
- l’individuazione di azioni e buone pratiche finalizzate ad azzerare le morti per incidentalità tra mezzi e l’utenza ciclo-pedonale a partire dal rilevamento presso gli operatori del settore della dimensione di tale incidentalità, delle cause più frequenti e delle possibili azioni per eliminarle (rif. [osservazioni n.ri 4.2, 12.4](#));
- l’individuazione di buone pratiche e di azioni correlate alle politiche di adattamento al cambiamento climatico, alla decarbonizzazione, all’economia circolare, alla gestione degli imballaggi (rif. [osservazioni n.ri 4.2, 12.11, 12.7](#));

- l'analisi dell'impatto a livello socio-economico (incidenza su incremento nuovi posti di lavoro, su miglioramento efficienza a livello logistico, sul traffico veicolare in prossimità delle zone residenziali (rif. [osservazione n. 11.4](#));
- l'elaborazione di indicazioni per un sistema di compensazioni e di mitigazione per bilanciare gli impatti sul suolo e sui servizi ecosistemici legati al settore della logistica (rif. [osservazioni n.ri 4.2, 12.7, 12.21](#));
- la valutazione di alternative sostenibili riguardanti il tema dei flussi di traffico derivanti dalle cave esistenti che incidono localmente sulle strade di attraversamento dei piccoli centri (rif. [osservazione n. 12.19](#)).

#### 4.8 Valutazione di incidenza

La Regione Piemonte, Settore Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali, con nota n. 70019 del 06/05/2025, pervenuta in medesima data al prot. n. 75807, ha comunicato che la fase di screening di incidenza si è conclusa positivamente prescrivendo di rimandare alla fase di pianificazione territoriale o urbanistica o di progettazione di eventuali interventi di infrastrutturazione, la valutazione della loro compatibilità con i siti Rete Natura 2000, attraverso procedure puntuali di valutazione d'incidenza e pertanto il PULS non necessita dell'attivazione della fase di livello II\_Valutazione di incidenza appropriata.