

---

Direzione OPERE PUBBLICHE, DIFESA DEL SUOLO, MONTAGNA, FORESTE, PROTEZIONE CIVILE, TRASPORTI E LOGISTICA

Settore Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture

---

DETERMINAZIONE NUMERO: 915

DEL: 26.03.2019

Codice Direzione: A18000

Codice Settore: A1809A

Legislatura: 10

Anno: 2019

Non soggetto alla trasparenza ai sensi Artt. 15-23-26 del decreto trasparenza

Firmatario provvedimento: ELIA EZIO

### Oggetto

D.lgs 152/2006, l.r. 40/1998, DGR. n. 12-8931/2008 – Partecipazione della Regione in qualità di soggetto con competenza ambientale alla fase di Valutazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di competenza comunale inerente il Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città di Collegno. Parere dell'Organo Tecnico Regionale (OTR) e Arpa Piemonte.

Premesso che

- il decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 "Nuovo codice della strada" all'art. 36 dispone che *ai Comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico (PUT) che deve essere aggiornato ogni due anni; i piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi;*
- la COM (2009) 490 – *Piano di azione sulla mobilità urbana*, al fine di garantire una politica volta ad armonizzare trasporti e tutela dell'ambiente, prevede lo sviluppo, da parte delle autorità locali, di piani di mobilità urbana sostenibile per il trasporto merci e passeggeri nelle aree urbane e periurbane che favoriscano un approccio integrato tra energia, cambiamento climatico e trasporti;
- la COM(2011) 144 - *Libro Bianco sui Trasporti -Tabella di marcia verso uno Spazio Unico Europeo dei Trasporti* – sviluppa ulteriormente tale strategia e ribadisce la necessità di ridurre la congestione e le emissioni attraverso la pianificazione territoriale, sistemi di tariffazione, infrastrutture e servizi di trasporto pubblici efficienti e, infine, incoraggia le città al di sopra di una certa dimensione, ad adottare piani di mobilità che raggruppino tutti questi elementi e che siano perfettamente coerenti con i piani integrati di mobilità urbana;

- la COM(2013) 913 - *Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse* propone che gli interventi in materia di mobilità urbana siano integrati in strumenti di pianificazione sviluppati in cooperazione tra differenti settori e ambiti strategici (trasporti, pianificazione e uso del territorio, ambiente, sviluppo economico, politica sociale, sanità, sicurezza stradale, ecc.), tra i diversi livelli governativi e amministrativi e in cooperazione con le autorità delle zone vicine, sia urbane che rurali.

- le linee guida *Eltis sullo sviluppo e l'implementazione di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*, elaborate nell'ambito del programma comunitario Intelligent Energy Europe (IEE) e approvate nel 2013 dalla Direzione Generale per i Trasporti della Commissione Europea, mettono in luce le principali caratteristiche di un piano di mobilità urbana sostenibile (PUMS): un piano strategico che integra gli altri strumenti di pianificazione della mobilità esistenti perseguendo i principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione.

- il Decreto 4 Agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - *Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile* adotta, ai sensi dell'art. 3, comma 7 del Dlgs 16 Dicembre 2016 n. 257, le Linee guida *Eltis* e definisce il PUMS come *uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica*. Inoltre, il PUMS è da intendersi quale strumento di pianificazione della mobilità sovraordinato rispetto ai PUT, istituiti ai sensi dell'art.36 del D.lgs 285 del 30 aprile 1992.

Premesso, inoltre, che:

- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Collegno è sottoposto a procedura di Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi dell'art. 6, comma 2 del d.lgs. n. 152/2006;

- l'Autorità competente per il procedimento di VAS è individuata nel Comune di Collegno, secondo quanto disposto nella deliberazione della Giunta regionale n.12-8931 del 9 giugno 2008;

- la Regione, individuata quale soggetto competente in materia ambientale, esprime il proprio parere ai sensi dell'articolo 14, comma 3 del d.lgs. n. 152/2006 e svolge l'istruttoria tramite il proprio Organo Tecnico, istituito ai sensi dell'art. 7 della l.r. 40/1998, secondo le modalità operative previste dalla sopraccitata deliberazione regionale.

Dato atto che:

- la Città di Collegno ha adottato con delibera di Giunta comunale n.8 del 16/01/2019 la proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, comprensiva del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica ai fini del procedimento di VAS;

- con nota prot. n.6718 del 28/01/2019, il *Settore Urbanistica e Ambiente della Città di Collegno* ha chiesto ai soggetti competenti in materia ambientale di presentare le proprie osservazioni in merito, entro 60 giorni dalla data di pubblicazione della succitata documentazione;

- il Settore regionale *Valutazioni Ambientali e Procedure Integrate*, della Direzione regionale *Ambiente, governo e tutela del territorio*, secondo quanto previsto dalla D.G.R. 9 giugno 2008 n. 12-8931, in qualità di Nucleo Centrale dell'Organo Tecnico Regionale, ha individuato, con nota prot. n.3477 del 05/02/2019, il *Settore Pianificazione e programmazione Trasporti e Infrastrutture della Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica*, quale struttura regionale competente per materia e responsabile del coordinamento delle funzioni regionali inerenti il procedimento di VAS in oggetto;

- il Settore regionale *Pianificazione e programmazione Trasporti e Infrastrutture*, con nota prot. n.7925 del 15/02/2019, ha avviato l'istruttoria finalizzata alla redazione del contributo dell'Organo Tecnico Regionale e convocato la prima riunione con le Direzioni regionali interessate (*Sanità, Coesione sociale, Ambiente, governo e tutela del territorio, Agricoltura, Competitività del sistema regionale, Promozione della cultura, del turismo e dello sport e Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica*) e con il supporto tecnico-scientifico di Arpa Piemonte;

- la prima riunione dell'Organo Tecnico Regionale si è tenuta il 28 febbraio 2019, coinvolgendo anche i Settori *Investimenti trasporti e infrastrutture, Infrastrutture Strategiche e Difesa del suolo* della *Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica*.

Considerato che:

- l'Organo Tecnico regionale, in qualità di soggetto con competenza ambientale ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 152/2006, ha acquisito ai fini dell'espressione del proprio parere i seguenti contributi:

- . Direzione *Promozione della Cultura, del Turismo e dello Sport*, mediante posta elettronica in data 08/03/2019;
- . Settore *Infrastrutture Strategiche - Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica*, mediante posta elettronica in data 08/03/2019;
- . della *Direzione Ambiente, Governo e Tutela del territorio*, con nota prot. n.7004/A16000 del 14/03/2019;
- . *Arpa Piemonte – Dipartimento territoriale Piemonte Nord Ovest Sud Est*, con nota prot. n.24342 del 19/03/2019;

- l'Organo Tecnico Regionale, istruita la documentazione disponibile e considerati i pareri espressi da Arpa Piemonte e dalle Direzioni regionali interessate, ha predisposto la Relazione di parere, allegata alla presente determinazione quale parte integrante e sostanziale.

Ritenuto pertanto, d'intesa con il Nucleo Centrale, che nella stesura degli elaborati finali del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Collegno si debbano sviluppare i contenuti meglio descritti nella Relazione di parere dell'Organo Tecnico Regionale, allegata quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.

Tutto ciò premesso,

in accordo con il Nucleo Centrale dell'Organo Tecnico Regionale,

## IL DIRIGENTE

Visti:

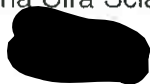
- il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 4 Agosto 2017, "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile";
- la legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40, "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione";
- il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, "Norme in materia ambientale";
- la deliberazione della Giunta regionale n. 12-8931 del 9 giugno 2008, "D.Lgs. 152/2006 - Norme in materia ambientale. Primi indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure in materia di Valutazione ambientale strategica di piani e programmi";
- la legge regionale 28 luglio 2008 n. 23, "Disciplina dell'organizzazione degli uffici regionali e disposizioni concernenti la dirigenza ed il personale";

## DETERMINA

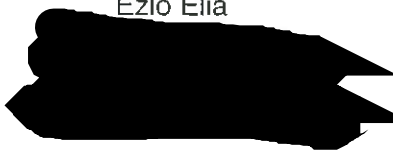
di ritenere che la proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città di Collegno, pur tenendo conto delle integrazioni richieste in fase di Specificazione della Valutazione Ambientale Strategica, nella stesura degli elaborati finali di cui all'art 17 del Dlgs 152/2006 debba sviluppare gli ulteriori contenuti meglio descritti nella Relazione di parere dell'Organo Tecnico Regionale, allegata quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.

La presente determinazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art.61 dello Statuto e dell'art.5 della l.r. n.22/2010, nonché sul sito istituzionale dell'Ente nella sezione amministrazione trasparente, ai sensi dell'art.40 del D.Lgs. n.33/2013.

Funzionario istruttore  
Ilaria Cira Sciarrillo



Il Dirigente responsabile  
Ezio Elia



D.lgs 152/2006, l.r. 40/1998, DGR. n. 12-8931/2008 – Partecipazione della Regione in qualità di soggetto con competenza ambientale alla fase di VALUTAZIONE della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di competenza comunale inerente il Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città di Collegno. Parere dell'Organo Tecnico Regionale (OTR) e Arpa Piemonte.

## RELAZIONE ISTRUTTORIA DELL'ORGANO TECNICO REGIONALE

### PREMESSE

Il presente allegato costituisce parte integrante e sostanziale della determinazione inerente la partecipazione della Regione Piemonte, in qualità di soggetto con competenza ambientale, alla procedura di competenza comunale, di Valutazione Ambientale Strategica - fase di Valutazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città di Collegno.

I riferimenti normativi per la definizione della procedura derivano dall'applicazione della D.G.R. n. 12-8931 del 9 giugno 2008, a seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs n. 152/2006.

Ai sensi della citata deliberazione, l'Organo Tecnico Regionale (OTR) è costituito dal Nucleo Centrale (Settore *Valutazioni ambientali e procedure integrate* della Direzione Ambiente, governo e tutela del territorio), dalla struttura organizzativa responsabile del procedimento (Settore *Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture* della Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna foreste, protezione civile, trasporti e logistica), dalle Direzioni regionali interessate dagli effetti del Piano in oggetto (*Sanità; Coesione sociale; Ambiente, governo e tutela del territorio; Agricoltura; Competitività del sistema regionale; Promozione della cultura, del turismo e dello sport*) e da Arpa Piemonte (Dipartimento Territoriale Piemonte Nord Ovest Sud Est), come soggetto con competenza in materia ambientale e supporto all'OTR. Sono, inoltre, coinvolti nell'OTR i Settori *Investimenti trasporti e infrastrutture, Infrastrutture strategiche e Difesa del Suolo* della citata Direzione Opere pubbliche.

Oggetto di questa relazione è l'illustrazione degli elementi di approfondimento a corredo del parere regionale richiesto con nota prot. n.6718 del 28/01/2019 dal Settore Urbanistica e Ambiente del Comune di Collegno.

### ELEMENTI DELLA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA

La città di Collegno, in qualità di autorità competente, ha predisposto e reso disponibili sul proprio sito istituzionale gli elaborati tecnici del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, ed in particolare il Rapporto tecnico finale e il Rapporto Ambientale, ai fini della fase di valutazione nell'ambito della procedura di VAS.

Il Rapporto tecnico finale richiama gli indirizzi europei e nazionali in materia di pianificazione urbana della mobilità sostenibile. In particolare, fa riferimento al documento "*Guidelines – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*" (Linee guida Eltis), approvato nel 2013 dalla Direzione Generale per i Trasporti della Commissione Europea, e al Decreto 4 Agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile*, ai sensi dell'art. 3, comma 7 del D.lgs 16 Dicembre 2016 n.257. Nel Rapporto finale vengono sostanzialmente confermati, con una più puntuale individuazione delle azioni, i temi di intervento già individuati in fase di specificazione (la metropolitana; la zona di via De Amicis; corso Francia; i collegamenti con Rivoli e Grugliasco; le zone centrali; il Villaggio Dora e Savonera; la rete ciclabile e lo sharing).

Il Rapporto Ambientale (RA) riporta il quadro normativo e metodologico del PUMS nell'ambito della procedura di VAS e individua e descrive le principali matrici e componenti ambientali: suolo, ambiente idrico, atmosfera, biosfera, ambiente antropico.

Il presente contributo, finalizzato all'espressione del parere regionale, si basa sull'analisi di tale documentazione, sulle risultanze della riunione dell'OTR tenutasi il 28/02/2019 presso gli uffici regionali e sui contributi ricevuti dai funzionari regionali incaricati e da Arpa Piemonte.





## OSSERVAZIONI GENERALI

La documentazione presentata, pur tenendo conto delle integrazioni richieste in fase di Specificazione della VAS, non presenta rielaborazioni adeguate a valutare in modo approfondito i possibili impatti ambientali del PUMS della Città di Collegno. In particolare:

- non pare chiara la relazione tra gli obiettivi generali assunti dal PUMS e quelli specifici definiti a partire dalle criticità locali e utilizzati per individuare gli interventi, rendendo difficile comprendere come gli interventi ipotizzati concorrono al raggiungimento degli obiettivi generali. Inoltre, non è data evidenza degli obiettivi di protezione ambientale pertinenti al PUMS e desunti dalle normative sovraordinate;
- l'ambito di influenza territoriale delle azioni del Piano è limitato alla sola area comunale e non tiene conto delle relazioni con i Comuni limitrofi e delle scelte delle Amministrazioni sovra-ordinate. Inoltre di tale ambito non viene sviluppata la caratterizzazione dello stato dell'ambiente, che dovrebbe trovare riferimento nei suddetti non evidenziati obiettivi di protezione ambientale. Tali criticità si ripercuotono anche sull'analisi degli effetti ambientali;
- lo scenario di riferimento non descrive il quadro complessivo delle politiche (non solo dei trasporti) che il Comune sta già attuando e che possono avere impatti sulla mobilità e sulla probabile evoluzione dello stato dell'ambiente;
- nella valutazione delle alternative di Piano sono stati presi in considerazione solo alcuni interventi e non il sistema complessivo della mobilità e dei trasporti che, in un PUMS, dovrebbe invece essere sviluppato in modo integrato. Tra l'altro, non emerge il processo di valutazione ambientale che ha condotto allo scenario di Piano;
- nel RA non viene data evidenza degli esiti della consultazione della fase di specificazione VAS e non è affrontato il tema delle mitigazioni e delle compensazioni, per minimizzare gli impatti degli interventi previsti, né è stata elaborata la valutazione di incidenza, per evidenziare eventuali interferenze con Siti Natura 2000.

Per tali ragioni, e considerati i pareri espressi da Arpa Piemonte e dalle Direzioni regionali interessate, si ritiene opportuno richiedere un'integrazione ai documenti prodotti che sviluppi gli elementi dettagliati nelle "Osservazioni puntuali" del presente parere.

Consapevoli che il Comune di Collegno ha avviato la stesura del PUMS pur non essendone formalmente tenuto in ragione del numero di abitanti, è importante evidenziare che il percorso, procedurale e metodologico, di elaborazione integrata del PUMS e della sua VAS deve essere comunque trasparente e ripercorribile nelle sue diverse fasi (consultazione, analisi delle alternative, misure per il monitoraggio) anche ai fini di un successivo coordinamento con la pianificazione dei Comuni limitrofi e della Città metropolitana.

## OSSERVAZIONI PUNTUALI

Gli elaborati richiesti ad integrazione al PUMS (1. Relazione Ambientale; 2. Piano di Monitoraggio; 3. Dichiarazione di sintesi) sono di seguito dettagliati e tengono conto delle indicazioni dell'Allegato VI del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e dei principi e delle Linee guida ministeriali del 2017 per i PUMS.

### 1. Relazione ambientale

La Relazione ambientale può costituire un allegato del PUMS, nonché il naturale completamento del RA elaborato per la fase di Valutazione della VAS, nel quale recepire le considerazioni di carattere metodologico ed ambientale di seguito illustrate.

#### **Informazioni generali sul PUMS e sulla VAS**

La documentazione istruita, descrive la normativa di riferimento, le caratteristiche procedurali e tecniche del PUMS, nonché i riferimenti metodologico-normativi in materia di VAS. Viene ampiamente approfondita la descrizione del processo di confronto e partecipazione che ha coinvolto tutti i soggetti a diverso titolo interessati ai problemi della mobilità della Città di Collegno e che ha contribuito alla definizione di alcune azioni del piano.



Tuttavia, non è presente la descrizione delle attività svolte in fase di specificazione della VAS e delle modalità di recepimento delle osservazioni ricevute da parte dei soggetti con competenza ambientale coinvolti.

Inoltre, si segnalano alcune imprecisioni: nell'allegato "Indagine di ascolto" vi sono alcune voci da completare (pag.10) e da aggiornare (pag.16 – Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti approvato con DCR n. 256-2458 del 16 gennaio 2018); nel RA, è stato inserito, erroneamente, parte del testo del parere dell'Organo Tecnico Regionale (pag.7-8).

*Si suggerisce, quindi, di illustrare le modalità con le quali sono state recepite le osservazioni pervenute nella procedura di VAS, nelle fasi di specificazione e di valutazione (riportate di seguito) all'interno della dichiarazione di sintesi da predisporre ai sensi dell'art. 17, Dlgs 152/2006.*

### **Descrizione degli obiettivi e della azioni del PUMS**

Il RA articola e definisce gli obiettivi generali e quelli specifici del PUMS: i primi derivano dalle linee guida ministeriali (DM 17 Agosto 2017), i secondi dalle criticità e dalle opportunità emerse attraverso le analisi e la consultazione del territorio.

Tuttavia, dai documenti non emerge con chiarezza in quale modo gli interventi ipotizzati concorrono al raggiungimento degli obiettivi generali.

*Si suggerisce, pertanto, di utilizzare la Relazione ambientale per dare meglio evidenza del legame tra gli obiettivi generali e quelli specifici e come gli interventi proposti possono concorrere al loro raggiungimento.*

### **Analisi di coerenza esterna e interna**

Il RA riporta, come richiesto in fase di specificazione, la verifica di coerenza esterna tra gli obiettivi generali (macro-obiettivi) del PUMS e quelli degli strumenti di pianificazione della Regione Piemonte, quali il Piano Territoriale Regionale (DCR n.122-29783 del 21/07/2011) ed il Piano Paesaggistico Regionale (DCR n.233-35836 del 3/10/2017), il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (DCR n.256-2458 del 16/01/2018). Nel rilevare la generale coerenza si osserva che:

- i temi trattati nella verifica di coerenza interna con il PRG dovrebbero più propriamente afferire alla verifica di coerenza esterna; inoltre si rileva che nella Tabella 4.3.2. sono presenti alcune strategie di PUMS (e azioni correlate di cui allo "scenario di riferimento") il cui contenuto non è presente nel PRG, in sue varianti o in programmi di riqualificazione;
- nel caso siano necessarie varianti allo strumento urbanistico, dovrà essere verificata la compatibilità con il complesso delle disposizioni normative del PPR approvato, con riferimento alle aree interessate, come già segnalato in fase di specificazione;
- con riferimento alla matrice di coerenza con il Piano Paesaggistico Regionale, a pag. 71 del RA viene erroneamente menzionato il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti anziché il PUMS in esame (laddove si dice "La matrice riportata di seguito evidenzia la relazione tra le strategie del Piano regionale della mobilità e dei trasporti e gli obiettivi del PPR").

*La mancata evidenza delle relazioni tra gli obiettivi generali e gli obiettivi specifici del PUMS rende incerta l'analisi di coerenza che prende in esame gli obiettivi generali per la coerenza esterna e quelli specifici per la coerenza interna.*

*Si ribadisce, quindi, la necessità di fare emergere il suddetto legame nella Relazione ambientale.*

### **Ambito di influenza territoriale**

Il PUMS circoscrive l'ambito spaziale e temporale di influenza delle sue linee di azione al solo territorio del Comune di Collegno. Tuttavia, dall'esame degli interventi ipotizzati risulta più che evidente che l'ambito di influenza sia da allargare, per lo meno ai Comuni limitrofi di Torino, Rivoli, Grugliasco, Pianezza, Alpignano, Druento e Venaria.

Infatti, le scelte che incidono sull'accessibilità, la previsione di interventi che modificano la viabilità o le aree di sosta avranno inevitabili ripercussioni sui Comuni limitrofi da cui provengono i flussi di veicoli in ingresso: ad esempio nel ridisegno di corso Francia dovrebbe essere indicato se le modifiche sono state concordate con i Comuni limitrofi; analogamente per gli interventi di miglioramento delle connessioni con Grugliasco e Rivoli, ma anche per le previsioni del PUMS in merito alle aree di Villaggio Dora, del PIP e di quelle lungo la SS 24.

Infine, il PUMS prevede un sensibile aumento degli utenti del TPL ed una riduzione del 10% dei flussi automobilistici tra Collegno e Torino che implica una riorganizzazione del TPL, da definire in modo



congiunto con l'Agenzia Regionale per la Mobilità, ma anche ragionare ad una scala più ampia quale quella metropolitana, come già evidenziato in fase di specificazione.

*Si suggerisce, quindi, di utilizzare la Relazione ambientale per estendere l'analisi territoriale e verificare sia gli effetti delle previsioni del PUMS sui territori limitrofi, sia i possibili impatti derivanti dalle previsioni di altri Comuni.*

### **Scenario di riferimento**

Lo scenario di riferimento ha lo scopo di rappresentare la probabile evoluzione del territorio e dell'ambiente nel tempo in assenza dell'attuazione di un Piano; nel caso del PUMS di Collegno lo scenario di riferimento risulta particolarmente complesso, vengono fornite due tavole comparative con lo stato attuale che, però, risultano di difficile lettura.

Rispetto allo stato attuale, si segnala che lo scenario di riferimento parrebbe comportare un incremento dei volumi di traffico gravante sulla rete (2% nel complesso e 9% sulla rete principale) e dei consumi energetici del 3% con conseguenti emissioni in atmosfera e acustiche, all'apparenza peggiorativo: non vengono invece analizzati gli interventi che comportano maggiori ricadute e se siano possibili alternative. Tale analisi non viene neanche condotta nel RA dove, invece, dovrebbe essere valutato se l'incremento vada a peggiorare situazioni già critiche, in particolare in termini di popolazione esposta al rumore. Inoltre, non sono descritte altre politiche messe in atto dal Comune che possono avere impatti sulla mobilità e sulla probabile evoluzione dello stato dell'ambiente senza l'attuazione del PUMS.

*Si suggerisce, nella Relazione ambientale, di mettere a sistema gli interventi il cui iter di approvazione sia stato completato e per i quali siano state individuate le risorse, nonché altri interventi programmati che seppur non di mobilità possono avere ricadute sulla mobilità come il polo universitario alla Certosa o il programma di **riqualificazione** "Collegno rigenera", anche se indipendenti dal PUMS in corso di elaborazione.*

### **Analisi degli effetti ambientali**

L'analisi effettuata risente dei limiti definiti per l'ambito di influenza territoriale e dell'assenza della caratterizzazione dello stato dell'ambiente. Infatti, la valutazione degli impatti ambientali di breve, medio e lungo termine deriva dalla descrizione qualitativa e quantitativa delle simulazioni e delle interazioni degli effetti ambientali. Questo tipo di analisi permette di comprendere come il PUMS incida progressivamente sul contesto per, eventualmente, retroagire con azioni di Piano nell'eventualità di effetti negativi causati, ad esempio, da una parziale attuazione delle sue strategie. Il PUMS, pur essendo uno strumento di pianificazione settoriale, potrebbe e dovrebbe retroagire anche su strumenti di pianificazione sovraordinati o di pari livello, come il P.R.G.C. nel caso in cui le scelte urbanistiche di localizzazione delle aree a servizi (parcheggi ed altro) causassero effetti sul sistema della mobilità e sulle componenti ambientali.

Inoltre, se l'ambito di influenza territoriale è ricondotto al solo contesto urbano non emergono le ricadute della mobilità, né di conseguenza quelle ambientali, in relazione ai Comuni limitrofi e porta ad escludere dal campo di analisi, ad esempio per quanto riguarda il macro tema "impatto sui beni storico-architettonici e sul paesaggio", le zone del territorio comunale più distanti dal centro urbano (Savonera, Parco Dora, SS24). In tali zone sono previsti, tra l'altro, alcuni interventi di carattere infrastrutturale (implementazione della rete ciclabile), i cui effetti sugli ambiti tutelati, in quanto beni paesaggistici ai sensi del DLgs 42/2004 e s.m.i., non contribuiscono ad orientare le scelte di intervento e non potranno essere oggetto di monitoraggio.

*Si suggerisce di utilizzare la Relazione ambientale per modificare e adeguare l'impostazione dell'analisi al fine di permettere di valutare la compatibilità degli interventi del PUMS con i valori paesaggistici presenti sul territorio di Collegno per i quali, altrimenti, occorrerà rinviare alla singola fase autorizzativa.*

Nel RA (pp.103-106) non è presente la localizzazione dei potenziali effetti attesi, compromettendo l'utilizzabilità delle previsioni, dal punto di vista ambientale, e quindi l'efficacia stessa del procedimento di VAS. Inoltre, l'analisi effettuata in merito all'inquinamento acustico, deriva dagli esiti dell'applicazione del modello di traffico che permette di valutare le potenze sonore ed eventuali variazioni, ma non prende in considerazione gli esiti della mappatura acustica delle infrastrutture stradali, obbligatoria sia ai sensi dell'art. 10 L. 447/95 e D.M. 29/11/00 che del D.Lgs. 194/05.





*Se si considera come contesto di attuazione l'ambito dell'intero Comune, sarebbe opportuno che nella Relazione ambientale vengano definiti i sotto-ambiti al cui interno si verificano gli effetti più rilevanti (fasce a ridosso della tangenziale o di corso Francia o le aree circostanti i parcheggi intermodali), soprattutto, in funzione degli impatti su aria e rumore e conseguenze sulla salute umana.*

### **Mitigazioni e compensazioni**

Il tema delle mitigazioni e delle compensazioni, utili a minimizzare gli impatti degli interventi individuati nel quadro conoscitivo del PUMS, non è trattato e nel RA non si esplicita chiaramente come si intende risolvere le criticità emerse.

È il caso, per esempio, dei segnalati disagi e degli effetti sulla mobilità che comporterà la cantierizzazione della metropolitana attorno a Fermi, ma di cui non sono chiare le soluzioni al problema della chiusura di Via De Amicis.

La conferma dell'intervento di raddoppio del parcheggio presso la stazione Fermi, fa presupporre che questa permarrà come centro principale di interscambio anche successivamente al prolungamento della linea 1. Tuttavia, non si forniscono elementi conoscitivi che giustifichino la necessità di un ampliamento del parcheggio esistente, a fronte di un attuale sottoutilizzo dello stesso, a causa dell'offerta di aree di sosta non regolamentata o della presenza del parcheggio del centro commerciale "Piazza Paradiso", anche esso sottoutilizzato. Inoltre, nella riqualificazione urbanistica di alcune aree prossime alla stazione Fermi, in ordine alla definizione degli standard urbanistici, ci si sta orientando verso la previsione di aree a parcheggio piuttosto che di aree a verde, motivando tali esigenze per la presenza della suddetta stazione.

Per quanto riguarda il contenimento dei livelli sonori e la riduzione della popolazione esposta, non sono stati evidenziati interventi ed azioni sulla mobilità che nascano dalla criticità emerse dalla mappatura acustica.

Infine, per mitigare l'impatto degli inquinanti sull'ambiente idrico si indica che verranno predisposte vasche di raccolta delle acque di prima pioggia su corso Francia, individuato come quello a maggior incremento, anche se poi le interferenze con i corpi idrici segnalati sono 4 e relative alla Dora Riparia.

*Si suggerisce di utilizzare la Relazione ambientale per definire gli interventi mitigativi.*

*Si suggerisce inoltre la possibilità di implementare un "Abaco di progettazione" a supporto della fase attuativa degli interventi nell'ambito del quale può essere, a titolo esemplificativo e non esaustivo, indicato l'uso di asfalti porosi o superfici drenanti per le nuove aree a parcheggio; l'uso di alberature, per evitare la formazione di estese superfici impermeabilizzate; l'importanza dei fulcri visivi, degli assi prospettici (es. Corso Francia) e della vegetazione esistente da tenere in conto negli interventi (dai piani di segnalamento, alla regolazione del traffico o all'arredo urbano) di riqualificazione di assi stradali o nella creazione di nuove "Zone 30" per migliorare la qualità dello spazi pubblici.*

*Si suggerisce infine, di fornire nella Relazione ambientale gli elementi relativi al Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore e del Piano d'Azione, esplicitando se gli interventi di moderazione della velocità e le modifiche alla gerarchizzazione delle strade indicati nel PUMS vanno nella direzione di contenere i livelli sonori, così come se occorre prevedere l'uso di asfalto fonoassorbente e l'inserimento di schermi acustici.*

Nel RA non sono state evidenziate, laddove non sia possibile eliminare o ridurre gli impatti negativi, le eventuali compensazioni come nel caso del consumo di suolo che, a seguito della realizzazione del sottopasso di Grugliasco, si ipotizza incrementi di 0.8 ettari.

*Si suggerisce, quindi, di esplicitare nella Relazione ambientale le azioni compensative che si intendono mettere in campo oppure indicare che sarà necessario definirle in fase attuativa.*

### **Valutazione delle alternative**

L'analisi delle alternative costituisce una parte importante del processo valutativo di VAS, utile a fare emergere le motivazioni che hanno indotto a selezionare un insieme di interventi rispetto ad un altro alternativo. Il percorso di definizione delle scelte deve essere esplicitato in funzione della loro sostenibilità ambientale, descrivendo come sono stati identificati gli interventi e come e se essi comportino una riduzione della congestione del traffico cittadino e delle altre criticità trasportistiche/ambientali segnalate ed evidenziando le strategie individuate per minimizzare gli effetti ambientali degli interventi ritenuti prioritari.



Gli scenari prospettati nel PUMS sono quattro e differiscono nelle modalità di realizzazione della dorsale Nord Sud (A o B), ossia nella chiusura di Via Martiri XXX Aprile, nel tratto tra via Alpignano e strada Antica di Collegno, o nell'istituzione del senso unico nella medesima via e tratta. Essi sembrano costruiti su interventi singoli e localizzati, talvolta non coerenti tra loro, senza intraprendere un processo di selezione delle azioni e alternative capaci di conseguire, meglio e più efficacemente, gli obiettivi strategici individuati dal PUMS. Il criterio di efficacia delle azioni avrebbe dovuto essere anche coniugato a quello di efficienza della spesa pubblica.

In base all'analisi degli scenari si dichiara che l'opzione denominata A2 è quella da preferirsi, tra l'altro, l'unica valutata da un punto di vista ambientale, come se la valutazione fosse successiva alla scelta, e non frutto di un processo di analisi ambientale e confronto tra soluzioni alternative.

L'opzione A2, rispetto allo stato attuale, a lungo termine, presenta un richiamo di traffico verso corso Francia ed incrementi di traffico (a causa delle trasformazioni urbanistiche ed al nuovo scavalco ferroviario di Grugliasco) che interesseranno Via Castegnazza, Via Manzoni, Viale Certosa, la porzione più meridionale di viale Fratelli Cervi e in minor misura Via Torino, mentre si ipotizzano riduzioni del traffico veicolare lungo via XX Settembre, Via San Massimo, via De Amicis, nella tratta declassata dell'ex SS 24 i cui flussi verranno deviati sulla tangenziale e corso Regina Margherita.

Tuttavia, non si dichiara se tale scenario sia accettabile o meno, in relazione agli incrementi di traffico e quindi di emissioni di inquinanti, nelle vie sopra segnalate e come possano cambiare i Livelli di Servizio di tali strade. L'analisi delle alternative permetterebbe di verificare anche la capacità del "sistema trasportistico" di reggere particolari stress come assorbire l'incremento ipotizzato di passeggeri da parte del sistema di trasporto pubblico, anche alla luce delle trasformazioni urbanistiche previste.

Il confronto dello scenario di Piano con lo scenario di riferimento dà la misura diretta dell'evoluzione del sistema di mobilità rispetto alla condizione attuale, conosciuta e misurabile, e la capacità del PUMS di dar risposta ai problemi e alle criticità che già oggi si manifestano. Fornisce, infatti, sia la misura delle tendenze evolutive in atto, dando una prima indicazione relativa all'emergere di nuove criticità o dell'attenuarsi di quelle esistenti per effetto di dinamiche che non dipendono dalle scelte del Piano, sia una prima indicazione dell'efficacia specifica del Piano, valutando i risultati delle sole azioni comprese nel PUMS e condizionate alla sua approvazione ed attuazione.

*Si suggerisce di motivare nella Relazione ambientale le scelte a sostegno dello scenario A2.*

*Si ritiene, inoltre, utile sviluppare un'appendice per descrivere il modello di simulazione del traffico adottato: i criteri e le ipotesi secondo le quali sono stati implementati i carichi indotti sugli scenari di piano, quali siano gli ipotetici incrementi/decrementi, sia sui flussi interni che sui flussi in entrata/uscita dal Comune e quali siano i fondamenti delle relative stime (incremento demografico, CIR calcolata dalle previsioni di PRGC, proiezioni statistiche ecc.). Sembra utile anche precisare le motivazioni della scelta delle giornate per i rilevati di traffico.*

*La Relazione è anche opportunità per meglio inquadrare la valutazione degli scenari del PUMS in una visione della mobilità d'area più vasta, come anche richiamato DM 4 Agosto 2017.*

## **2. Piano di Monitoraggio**

Ai sensi dell'art. 17 del D.lgs 152/2006, il PUMS adottato, dovrà essere pubblicato unitamente ad un Piano di monitoraggio. Il monitoraggio ambientale del Piano assicura il controllo sugli effetti significativi sull'ambiente derivanti dalla sua attuazione e consente la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare, in itinere ed ex post, gli effetti negativi imprevisti e adottare le opportune misure correttive.

Nel PUMS sono riportati indicatori prestazionali e indicatori strettamente ambientali: relativamente a questi ultimi si rimanda alle osservazioni formulate nel documento di specificazione, in particolare, in relazione alla sensibilità degli indicatori IDR, ACQ, ECO alle azioni di Piano. Per quanto riguarda l'indicatore utilizzato per la valutazione del fono-inquinamento urbano, RUM, rappresentato non dai livelli di pressione sonora espressi in dB bensì dalla potenza acustica emessa nell'unità temporale di riferimento, espressa in W, si evidenzia che questo non permette la ricostruzione dei livelli rispetto ai singoli recettori.

Gli indicatori "occupazione di spazio urbano" e "disturbo visuale", già delineati nella precedente fase di specificazione ed ora confermati (strumentali a valutazioni riferite all'ambito del centro urbano ed in particolare al centro storico) non risultano associati a valori obiettivo predefiniti; in ogni caso, essi evidenziano come lo scenario di Piano prescelto configuri effetti, in linea di massima, peggiorativi



rispetto allo scenario di riferimento per gli aspetti considerati, dovuti all'aumento della domanda, collegabile agli aumentati carichi urbanistici.

Allo stesso modo è ravvisabile un effetto peggiorativo con riferimento al tema consumo di suolo, imputato principalmente alla realizzazione della nuova viabilità per il sottopasso ferroviario. Si segnala che il consumo di suolo da infrastrutture di trasporto viene stimato in 89 ettari mentre, in base ai dati contenuti nel Rapporto di Regione Piemonte, relativo al monitoraggio del consumo di suolo pubblicato nel 2015, con dati riferibili al 2013, il suolo consumato dalle infrastrutture risulta pari a 50 ettari (dato correttamente riportato nel Rapporto Ambientale).

Infine, non sembra essere stato colto il suggerimento di rendere coerenti gli indicatori del PUMS con quelli riportati nell'Allegato "Tabelle Indicatori" del Decreto ministeriale 4 agosto 2017, nonché con quelli individuati dal Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti. Il PRMT, in particolare, individua un set di indicatori misurabili e rappresentativi delle sue strategie e definisce i risultati attesi (target) da conseguire secondo orizzonti temporali intermedi. Il 2030 rappresenta l'orizzonte temporale più coerente con la validità decennale degli obiettivi del PUMS del Comune di Collegno. È opportuno valorizzare i target del PUMS e declinarli rispetto alle caratteristiche locali.

Si ricorda, inoltre, l'importanza dell'uso di banche dati comuni e condivisibili tra Enti, affinché sia possibile effettuare analisi comparative. La Regione resta disponibile a rendere fruibili i dati di livello comunale presenti nelle proprie banche dati ed a condividere la Smart Data Platform regionale.

*Nel Piano di monitoraggio si suggerisce di:*

- *definire un cronoprogramma degli interventi, definendo la priorità in un arco temporale decennale, che consentano di raggiungere gli obiettivi attesi nel rispetto dei vincoli temporali, operativi e finanziari esistenti;*
- *individuare un set di indicatori e target di riferimento legati ai diversi obiettivi verso cui tendere che dovrebbero essere "smart" ossia specifici (rappresentativi), misurabili, accessibili, realistici (da fonti identificate) e tempo-definiti;*
- *porre attenzione alle criticità segnalate in merito agli indicatori scelti e integrare quelli previsti dal DM 4 Agosto 2017 e dal PRMT del 16 Gennaio 2018.*

### **3. Dichiarazione di sintesi**

Ai sensi dell'art. 17 del D.lgs 152/2006, il PUMS adottato, dovrà essere pubblicato unitamente ad una Dichiarazione di sintesi che rende trasparente e ripercorribile il processo di consultazione amministrativa e pubblica e nella quale sono illustrate le modalità con le quali sono state recepite le osservazioni (o, in caso contrario, è motivata la scelta di non recepire le indicazioni) dei soggetti con competenza ambientale consultati sia per la fase di Specificazione, sia per quella di Valutazione. Si riportano di seguito alcune proposte di integrazione al PUMS del cui recepimento si dovrà dato atto nella Dichiarazione di sintesi.

Gli obiettivi e le strategie del PUMS risultano coerenti con le previsioni della D.G.R. n. 22-2277 del 19/10/2015 che, al fine di favorire l'interscambio modale tra la stazione ferroviaria di Collegno e la nuova stazione Certosa della Metropolitana, ribadisce la necessità di realizzare l'intervento di allungamento verso S-E della banchina ferroviaria e il sottopasso di collegamento tra quest'ultima e la pista ciclo-pedonale lungo la via Torino, come previsto dal Protocollo di Intesa siglato tra Regione e Comune di Collegno, approvato con D.G.R. n. 19-2136 del 6 giugno 2011.

*Pertanto, si ricorda che il proponente, a partire dallo studio di fattibilità allegato al Protocollo sopra citato, si dovrà attivare per integrare e rendere coerente il progetto definitivo in merito al sottopasso. Inoltre, si segnala che in fase esecutiva dovranno essere puntualmente osservate le prescrizioni e raccomandazioni dell'allegato 1 alla Delibera CIPE 3 marzo 2017, con la quale si approva il progetto definitivo. In particolare tale allegato prescrive:*

- a) al p.7 "in fase di redazione del progetto esecutivo dovrà essere affrontata e sviluppata la tematica della stazione Certosa ed al suo collegamento con la stazione ferroviaria di Collegno", oltre a realizzare gli interventi in prossimità della linea ferroviaria sviluppandoli di concerto con RFI;*
- b) al p.13 agli aspetti progettuali inseriti nella D.G.R. n. 22-2277 del 19/10/2015 e sopra riportati.*

Nel PUMS si indica che il Programma di Riqualficazione Urbanistica denominato "Collegno Rigenera" prevede un percorso pedonale protetto in elevazione tra l'area ex-Mandelli, la fermata Certosa della metropolitana e la parte centrale di Collegno, percorso necessario per migliorare la fruibilità della stazione Certosa da parte dei futuri residenti delle aree ex- Mandelli, ma anche per il





collegamento tra questa parte di città e la parte centrale di Collegno (Regina Margherita). Si indica, altresì, che le aree di via De Amicis, prossime alle stazioni Fermi e Certosa potranno essere attrattori di traffico a causa della funzione terziaria che potranno assumere, rimandando gli approfondimenti a "piani particolareggiati" che dovranno anche riqualificare gli spazi esistenti.

Si segnala che, nella documentazione allegata alle varianti urbanistiche che interessano l'area Fermi/Certosa (in corso di istruttoria), i temi relativi alla gestione sostenibile della mobilità non paiono trattati con sufficiente dettaglio, in particolare non sono definiti né il collegamento dell'area ex-Mandelli con la stazione Certosa, né l'adeguamento della stazione Certosa per migliorare il collegamento con la stazione ferroviaria di Collegno, ma non compare neanche il nuovo assetto di via De Amicis tratteggiato nel PUMS (Rapporto finale pag. 111).

Negli elaborati del PUMS, si indica la necessità di gerarchizzare in modo differente le strade dell'area Fermi: parrebbe che un declassamento della Via De Amicis a strada di quartiere non comporti ripercussioni negative/critiche sulle vie circostanti o sull'accessibilità alla metropolitana, pur essendo allo stato attuale dichiarata come strada di collegamento est-ovest e di distribuzione del traffico verso stazione Fermi della metropolitana. Viene segnalata, inoltre, la necessità di una continuità dei percorsi pedonali su Via Manzoni e il raccordo tra via Sassi e Corso Anthony senza nuovamente specificare come e da chi verranno attuati tali interventi. Si indica che dovrà essere evitato il ruolo di attrattore di traffico automobilistico proveniente da Alpignano, Pianezza, Grugliasco da parte delle stazioni di Regina Margherita e di Leumann-Terracorta, rimandando ad interventi successivi di disincentivazione della sosta per i non residenti.

*Relativamente a tali progettualità, nel PUMS dovrebbe essere meglio chiarito se i succitati interventi saranno coordinati/progettati a livello di variante urbanistica o se saranno progettati/attuati dal Comune in altro ambito e chi sarà il soggetto attuatore degli interventi.*

Nel PUMS si ipotizza una nuova dorsale Nord-Sud che comporterà il privilegiare il cavalcavia di corso Togliatti ed il sottopasso di Via San Massimo per sgravare il sottopasso Nuto Rivelli ma si indica anche che si cercherà di sgravare il sottopasso di Via San Massimo in quanto eccessivamente carico in ora di punta.

*Nel merito, si segnala che le ricadute sul traffico sono già state delineate in tavole allegate al PUMS, mentre, in apparente contraddizione, nel Rapporto finale (pag. 114) si legge che la funzionalità delle due soluzioni possibili avverrà tramite "la simulazione degli scenari di piano di prossima esecuzione da parte di SITI".*

Per quanto riguarda i possibili parcheggi di interscambio con la linea della metropolitana per le nuove fermate ed il potenziamento del parcheggio Fermi, non si forniscono elementi al fine di un loro dimensionamento. Si afferma, inoltre, che è stato effettuato un rilievo dei parcheggi presenti sull'intero territorio comunale in modo da poter conoscere l'effettivo numero di posti auto, ma l'offerta di sosta rappresentata nella Tavola II.4 ne fornisce solo la localizzazione.

*Si suggerisce, pertanto, di indicare nel PUMS il dimensionamento dei parcheggi previsti e valutare eventuali soluzioni di parcheggio interrato in alternativa alla sosta a raso per recuperare spazi per la collettività in aree di possibile riqualificazione come, ad esempio, nelle aree attorno alla stazione Fermi.*

In materia di mobilità ciclabile, nel PUMS si riassumono gli approfondimenti condotti nel Biciplan che, pur avendo recepito le indicazioni regionali, si sta predisponendo e non è ancora stato approvato. Nei documenti istruiti si spiega che si opererà in termini di attrattività e di sicurezza per diffondere l'uso della bicicletta: si indica che aumenterà la fruibilità e si ipotizza un incremento dell'utilizzo, sia da parte dei residenti sia da parte dei lavoratori. L'implementazione della rete ciclabile è stata rappresentata in una tavola illustrante i percorsi ciclabili in essere e da potenziare.

*In merito alla rete della mobilità dolce, si suggerisce di esplicitare nel PUMS le motivazioni degli interventi e delle priorità previste nel Biciplan e definire eventuali interventi di riqualificazione dell'esistente.*

*Infine, si esprime la necessità di tenere in considerazione le connessioni con la Rete Ciclabile di interesse regionale, evidenziando che il Comune di Collegno aveva già ottenuto, quale Comune capofila, il finanziamento per lo studio di fattibilità (a valere sulla L.R. n.4/00) sul progetto Corona di Delizie in bicicletta.*





Si segnala infine che il PUMS non approfondisce il tema della mobilità elettrica e della gestione delle merci.

*Si suggerisce di indicare come verrà promosso/incentivato l'utilizzo di mezzi elettrici.*

*Si suggerisce, infine, di esplicitare quale sia l'influenza della distribuzione delle merci sulla totalità del traffico, nelle diverse fasi della giornata, e se sia necessaria una sua razionalizzazione o l'adozione di misure alternative.*

## CONCLUSIONI

Il materiale, oggetto di istruttoria dell'Organo Tecnico Regionale, ha recepito quasi tutte le integrazioni richieste nella fase di specificazione della VAS, tuttavia, per indirizzare meglio il processo di pianificazione della mobilità sostenibile locale, si ritiene che il PUMS di Collegno a corredo della documentazione già prodotta, debba sviluppare gli ulteriori contenuti descritti nella presente relazione. Questi devono essere dettagliati in una Relazione ambientale, a completamento del RA, e negli elaborati previsti dalla normativa (D.lgs 152/2006, art.17). In particolare, si tratta di:

1. **Relazione ambientale**, nella quale recepire le osservazioni di carattere metodologico ed ambientale, a partire dal RA elaborato per la fase di Valutazione della VAS;
2. **Piano di monitoraggio**, per controllare gli effetti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del PUMS e verificare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati ed, eventualmente, adottare le opportune misure correttive;
3. **Dichiarazione di sintesi**, in cui illustrare le modalità con le quali sono state recepite le osservazioni o, in caso contrario, motivare la scelta di non recepire le indicazioni dei soggetti con competenza ambientale consultati.

In termini generali, si ribadisce che le valutazioni degli scenari del PUMS andrebbero inquadrare in una visione di sistema della mobilità e riferita ad un'area più vasta (area metropolitana), così come annoverato nei disposti normativi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 Agosto 2017 recante "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".

Nell'ottica di una piena collaborazione tra amministrazioni, si resta a disposizione per qualsiasi chiarimento, anche nelle fasi successive di sviluppo del PUMS.



