

Prot. n. 2600 del 30/01/2019
Il Presidente

Al Presidente del Consiglio regionale
Antonino BOETI

p.c. Al Presidente della Giunta regionale
Sergio CHIAMPARINO

SEDE

OGGETTO: *Parere in ordine alla proposta di deliberazione n. 364 "Piano regionale per la qualità dell'aria. Adozione degli elaborati definitivi, in esito alla procedura di valutazione ambientale strategica. Approvazione ai sensi dell'articolo 6 della l.r. 43/2000".*

Egregio Presidente,

Le comunico che il Consiglio delle Autonomie locali, nella seduta del 30 gennaio 2019, ha espresso, all'unanimità, parere favorevole in ordine alla proposta di deliberazione n. 364 "Piano regionale per la qualità dell'aria. Adozione degli elaborati definitivi, in esito alla procedura di valutazione ambientale strategica. Approvazione ai sensi dell'articolo 6 della l.r. 43/2000" ", con la richiesta che venga istituito un tavolo tecnico con gli enti locali prima dell'approvazione del Piano regionale per la qualità dell'aria.

A tal fine, Le trasmetto la relativa deliberazione.

L'occasione mi è gradita per porgerLe i migliori saluti.

Mauro BARISONE
(firmato in originale)

AJ/AB/CD

Parere in ordine alla proposta di deliberazione n. 364 "Piano regionale per la qualità dell'aria. Adozione degli elaborati definitivi, in esito alla procedura di valutazione ambientale strategica. Approvazione ai sensi dell'articolo 6 della l.r. 43/2000".

IL CONSIGLIO DELLE AUTONOMIE LOCALI

- Visto l'art. 11 della l.r. 7 agosto 2006, n. 30 "Istituzione del Consiglio delle Autonomie locali (CAL) e modifiche alla legge regionale 20 novembre 1998, n. 34 (Riordino delle funzioni e dei compiti amministrativi della Regione e degli Enti locali)";
- Considerato che è pervenuta al CAL la richiesta di parere in ordine alla proposta di deliberazione n. 364 "Piano regionale per la qualità dell'aria. Adozione degli elaborati definitivi, in esito alla procedura di valutazione ambientale strategica. Approvazione ai sensi dell'articolo 6 della l.r. 43/2000";
- Preso atto dell'istruttoria svolta dall'ufficio di presidenza;
- Considerata l'importanza dell'adozione del Piano regionale per la qualità dell'aria, nel rispetto della normativa europea e statale sulla riduzione dell'inquinamento, unitamente alla dichiarazione di sintesi e al rapporto ambientale;
- Ritenendo nel complesso condivisibili le linee di indirizzo e le misure contenute nel Piano, ma auspicando, tuttavia, un maggiore coinvolgimento dei soggetti chiamati all'attuazione delle misure stesse;
- Ritenuto, tuttavia, necessario che gli indicatori individuati per ogni misura siano definiti in modo omogeneo e si utilizzino sempre indicatori diretti e facilmente verificabili, come non riscontrato invece nelle misure TR17 (Linee ferroviarie), TR04, TR05 e TR06 (Servizio ferroviario metropolitano, prolungamento metro 1 e realizzazione metro 2);
- Rilevata, inoltre, l'opportunità di individuare, al punto 7.4.1., il procedimento per la determinazione del "Bilancio ambientale positivo" e i criteri per la conseguente valutazione;
- Ritenuto, altresì, opportuno che vengano specificati i limiti emissivi degli impianti di combustione a servizio delle attività produttive di cui al D.lgs 152/2006;
- Ritenuto, inoltre, opportuno che vengano armonizzate le tempistiche degli interventi per il contenimento delle emissioni nel settore agricolo e dell'allevamento di bestiame previsti nel Piano con quelle di adeguamento alle *Bat Conclusions*, di cui alla Decisione di esecuzione UE 3022/2017 della Commissione europea;

- Considerata anche la necessità di non penalizzare i cittadini con restrizioni all'uso dei mezzi privati nella circolazione maggiori di quelli esistenti a livello nazionale, soprattutto nelle piccole realtà più disagiate, peraltro meno colpite dal problema dell'inquinamento;
- Preso atto delle osservazioni presentate sia dalla Città metropolitana sia dalla Provincia di Vercelli, che si allegano alla presente e che si ritiene di condividere e di fare proprie;
- Ritenuto, infine, di richiedere alla Regione l'istituzione di un tavolo tecnico con gli enti locali per discutere del Piano prima della sua approvazione;

delibera

all'unanimità, di esprimere parere favorevole in ordine alla proposta di deliberazione n. 364 *"Piano regionale per la qualità dell'aria. Adozione degli elaborati definitivi, in esito alla procedura di valutazione ambientale strategica. Approvazione ai sensi dell'articolo 6 della l.r. 43/2000"*, con la richiesta che venga istituito un tavolo tecnico con gli enti locali prima dell'approvazione del Piano regionale per la qualità dell'aria, che tenga in considerazione le esigenze delle singole realtà.

Il Presidente

Mauro BARISONE

(firmato in originale)



A.13.6/2/2019

Spett.le Consiglio Regionale del Piemonte
Consiglio delle Autonomie Locali

cal@cert.cr.piemonte.it

Oggetto: PDCR n. 364 "Piano regionale per la qualità dell'aria. Adozione degli elaborati definitivi, in esito alla procedura di valutazione ambientale strategica, approvazione ai sensi dell'articolo 6 della l.r. 43/2000". Invio osservazioni al documento.

A seguito della lettura degli elaborati definitivi del Piano Regionale per la Qualità dell'Aria si formulano le seguenti osservazioni.

1. Al paragrafo 5.1.5 si chiede di verificare il dato relativo alle abitazioni occupate da persone non residenti che in tutto il Piemonte risultano solo 1327.
2. Relativamente al parco veicolare rappresentato al capitolo 5.1.6 la figura 5.1.6.2 non è coerente con la figura 5.1.6.2 (le automobili a gas non sono il 46%).
3. In regione Piemonte secondo i dati ACI 2015 sono immatricolati 439.922 motocicli di cui 163.553 euro 0; si pensa sia opportuno citare anche questa categoria nella descrizione del parco veicolare e valutare l'opportunità di definire specifiche misure di limitazione per questa classe di veicoli.
4. Il grafico 1 di fig. 5.5.1 (Regione Piemonte - Emissioni di ossidi di azoto per comparto) presenta emissioni di NO_x dal settore trasporti stradali maggiori nei mesi estivi rispetto a quelli invernali, si confronti ad esempio luglio con febbraio. Poiché tale ripartizione non dovrebbe essere dovuta a maggiori flussi di traffico nei mesi estivi rispetto a quelli invernali si chiede di descrivere brevemente la causa di questa ripartizione. Il grafico 3 (Regione Piemonte - Emissioni di PM10 per comparto) di fig 5.11 relativo al PM10 presenta un andamento analogo; si chiede di specificare, in questo caso, se tale modulazione è dovuta a maggiori fenomeni di risospensione nei mesi più secchi o le eventuali altre motivazioni.
5. L'analisi del *source apportionment* settoriale evidenzia lo straordinario contributo del riscaldamento a legna alle concentrazioni di PM10. Occorrerebbe porre in maggiore evidenza il contributo di tale sorgente nei soli mesi invernali (nov-dic-gen-feb) durante i quali si hanno oltre l'80% dei superamenti del valore limite giornaliero. In tale periodo, come si osserva solo nei grafici disaggregati su base mensile riportati nell'allegato B, il contributo della legna è ancora più preponderante. Tale dato, se confermato anche dagli studi realizzati nelle altre regioni padane, deve rendere prioritarie ed urgenti le misure di regolamentazione dell'utilizzo

della biomassa per il condizionamento degli edifici.

6. Per maggiore chiarezza e facilità di lettura, le mappe della distribuzione spaziale del contributo dei settori alle concentrazioni dei singoli inquinanti (fig. 5.8.1.3.23 - 5.8.1.3.28) dovrebbero utilizzare la stessa scala colore.
7. A pag. 200 nella fig. 6.3 si osserva una diminuzione del 39% delle emissioni legate ai trasporti stradali fra lo scenario 2010 base e lo scenario 2030 trend; nel testo a pag. 197 viene riportato che tale riduzione è principalmente dovuta all'evoluzione tecnologica dei veicoli. Considerando che l'inventario IREA 2010B attribuisce alla risospensione il 66% delle emissioni di particolato PM10 e solo il 34% di "incombusto", si chiede di verificare se la riduzione complessivamente prevista non sia sovrastimata in quanto e come se venissero azzerate le emissioni "end of pipe" dei veicoli. Si chiede di specificare contestualmente se nello scenario "2030 trend" sia stata prevista anche una riduzione della componente usura e risospensione.
8. A pag. 201 al terzo capoverso del cap. 6.2 occorre fare riferimento al numero di superamenti del valore limite e non alla soglia di valutazione superiore quando ci si riferisce alla fig. 6.5.
9. Nel capitolo 7.2.1 a pag. 150 è riportato che il "telelavoro" riduce gli spostamenti [...] specialmente nel periodo invernale. Si chiede di motivare se questa affermazione sia dovuta ad un utilizzo della misura solo nel periodo invernale e se, nel calcolo delle tonnellate evitate di PM10, siano stati presi in considerazione solo gli spostamenti evitati o anche la necessità di riscaldare una volumetria inferiore di edifici (uffici non occupati). Nel caso la misura considerata agisca esclusivamente sulle emissioni da traffico veicolare è nostra opinione che una riduzione del 6,8% (444 t/a su 6515 t/a) del PM10 sia particolarmente ottimistica, perché, di fatto, prevedrebbe una riduzione degli spostamenti motorizzati del 6,8%. Se si considera che, tralasciando le merci, gli spostamenti per lavoro sono in Piemonte il 32,8% e di questi solo il 61,2% avviene con un mezzo privato motorizzato si ottiene che gli spostamenti motorizzati per lavoro sono il 20% del totale. Per raggiungere il risultato indicato occorrerebbe che 1/3 della popolazione attiva che si sposta con un mezzo privato motorizzato lavorasse da casa.
10. A pagina 151 nel commento del grafico sarebbe più opportuno parlare di aumento dei passeggeri piuttosto che di percentuali di utilizzo.
11. A pag. 216 ultimo capoverso sarebbe utile riportare i riferimenti delle pubblicazioni scientifiche redatte dalla Commissione Europea.
12. Sarebbe utile esplicitare le assunzioni alla base delle stime di riduzione delle emissioni presentate nel box in fondo alla pagina 217, relative alla rimodulazione delle accise e all'incremento della tassa automobilistica per i veicoli alimentati a gasolio. Sarebbe inoltre utile definire a quale tipologia di limitazione della circolazione in ambito urbano si fa riferimento.
13. Nel box di pag. 218 si ipotizza l'applicazione della misure LEZ in combinazione con misure di incentivazione del TPL. Occorrerebbe descrivere nel dettaglio su quali città è prevista e come è stata calcolata la riduzione delle emissioni. Riportare i riferimenti, se disponibili, dei dati analizzati dalla Commissione Europea che mostrano l'efficacia delle applicazioni ITS (pag 221 secondo capoverso).
14. Nel Box di pagina 224 si riporta la cifra di 21 milioni di Euro destinati ad interventi per la

produzione intelligente di energia per autoconsumo da FER. Si chiede la possibilità di inserire che nella definizione dei bandi per l'accesso a tali finanziamenti verranno definiti, sotto forma di opportuni fattori di emissione, vincoli per le emissioni di polveri molto stringenti in modo da limitare al massimo l'incentivazione di tecnologie che presentano questo inconveniente.

15. Misura AG.01. Non è coerente l'etichetta dell'indicatore "Bilancio emissivo in termini di NH₃ dell'intervento attuato" con l'unità di misura dell'indicatore (numero 300). Se si fa riferimento alle tonnellate di ammoniaca non emesse sarebbe utile definire come tale valore verrà verificato.
16. Misura AG.02. Non è coerente l'etichetta dell'indicatore "Bilancio emissivo in termini di NH₃ dell'intervento attuato" con l'unità di misura (numero) e il target (interventi finanziati). Se si fa riferimento alle tonnellate di ammoniaca non emesse sarebbe utile definire come tale valore verrà verificato.
17. Misura AG.03. Non è coerente l'etichetta dell'indicatore "Bilancio emissivo in termini di NH₃ dell'intervento attuato" con l'unità di misura (numero) ed il target (interventi finanziati). Se si fa riferimento alle tonnellate di ammoniaca non emesse sarebbe utile definire come tale valore verrà verificato.
18. Per le Misure EE.02, 03 e RU01 è prevista una riduzione delle emissioni di PM10 pari a 1727 t. Considerando che le emissioni di PM10 da riscaldamento in Piemonte sono circa 11000 t/anno (figura 5.5.1.1.1) e che la riqualificazione energetica comporta interventi stimati su circa il 15% della volumetria edificata si chiede di definire se le emissioni risparmiate siano relative solo ad interventi di efficientamento energetico o prevedano anche interventi sui generatori di calore. In quest'ultimo caso come si è evitato il doppio conteggio con le misure EE05 ed EE06.
19. Misura EE.06. Al fine di verificare l'indicatore di risultato "impianti termici a biomassa caricati sul CIT classificati almeno 4 stelle" occorre implementare tale voce sul catasto impianti termici in quanto non è attualmente presente.
20. Misura EI.01. Nel caso di riesame o modifica dell'AIA si propone di lasciare alla valutazione condotta nell'istruttoria tecnica la decisione di prescrivere i limiti più restrittivi previsti nei Bref e nelle BAT conclusioni. Occorre conoscere la storia e la tipologia dell'impianto esistente per valutare la possibilità/opportunità di prescrivere i limiti più restrittivi.
21. Misura EI.02. In conformità con quanto inserito nel D.Lgs 183/2017 D.Lgs. si propone di inserire la seguente frase "L'Autorità Competente, nelle istruttorie finalizzate all'adozione delle autorizzazioni alle emissioni in atmosfera, per stabilire i valori limite di emissione e le prescrizioni da applicarsi agli stabilimenti produttivi, può considerare i BAT-AEL e le tecniche previste nelle conclusioni sulle BAT pertinenti per tipologia di impianti e attività, regolandoli e soppesandoli in ragione delle dimensioni produttive dello stabilimento, dei tempi di esercizio, della vetustà e della vita utile delle attrezzature impiegate, del grado di pericolosità degli inquinanti generati, dell'entità delle emissioni complessive introdotte nell'atmosfera".
22. Misura EI.03. Non è coerente l'etichetta dell'indicatore "Numero di interventi che hanno usufruito di agevolazioni su fondi POR FESR" con l'unità di misura (%) ed il target (100%).
23. Misura TR.01. Oltre alle osservazioni presentate al punto 9 non è coerente l'etichetta dell'indicatore "Riduzione degli spostamenti degli occupati" con l'unità di misura (%) ed il

- target (5 per 3 giorni lavorativi/settimana). Si chiede di descrivere a cosa sia dovuto l'aumento dell'emissione di CO₂.
24. Misura TR.02 (Logistica in ambito urbano). La misura non è definita ne in termini qualitativi ne in termini quantitativi. Visto il peso dei veicoli commerciali sulle emissioni di PM10 e di ossidi di azoto varrebbe la pena definire almeno un finanziamento per lo studio di misure appropriate.
 25. Misura TR.03. Si chiede di verificare se lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica pubblica dei veicoli elettrici e l'incremento e la riqualificazione delle piste ciclabili siano attività tipiche del mobility management oppure siano attività trattate nelle misure specifiche TR.08 e TR.20.
 26. Misure TR.04, TR05, TR06. Gli indicatori di risultato di misura non sono specifici delle misure ma indicano i risultati attesi in termini di riduzione (km non effettuati) e sostituzione (km effettuati con mezzi meno inquinanti) delle percorrenze dei veicoli dovuti all'applicazione delle misure TR.04, 05, 06, 08, 15. Un indicatore così definito non consente di valutare direttamente il risultato e lo stato di avanzamento della misura, sarebbe meglio usare indicatori "meno derivati" e più direttamente riconducibili alla misura come i km di infrastruttura prevista o i posti km o le vetture km del TPL attesi a seguito della realizzazione delle opere.
 27. Misura TR.08. Sarebbe utile specificare, nella quantificazione degli spostamenti in bicicletta su base regionale, che si tratta di 365.000 spostamenti/giorno. Il Biciplan della città di Torino ha l'obiettivo strategico¹ di far sì che la bicicletta rappresenti almeno il 15% (corrispondente almeno a 75.000 persone) della ripartizione modale della mobilità. Considerando che nel 2013 a Torino l'IMQ 2013 predisposta dell'AMP indica per il comune di Torino 22.086 utilizzatori delle bicicletta per complessivi 53.983 spostamenti al giorno (2,44 spostamenti pro capite) si può stimare che l'obiettivo del biciplan è di circa 183.000 spostamenti/giorno che non sembra corrispondano ai 676.000 indicati nel Piano. Relativamente al territorio regionale non è chiaro come la misura concorra ai risultati della misura, che sono identificati congiuntamente per le misure TR.04, 05, 06, 08, 15. Sarebbe utile, anche in questo caso, definire un indicatore più diretto per quantificare il risultato della misura. Relativamente agli indicatori finanziari non è chiara l'unità di misura delle cifre presentate (importo delle risorse erogate = 11??)
 28. Misura TR.09. Occorrerebbe definire le caratteristiche minime della ZTL almeno in termini di orari e di tipologia di veicoli soggetti alle limitazioni.
 29. Misura TR.12. In relazione a questa misura si comunica che la Città metropolitana di Torino ha aumentato l'aliquota dell'imposta sulle assicurazioni contro la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, esclusi i ciclomotori, nella misura di 3,5 punti percentuali portandola alla quota massima del 16%. Non è pertanto più possibile, stante la normativa attuale, prevedere un ulteriore aumento specifico dell'aliquota per le sole autovetture diesel.
 30. Le misure TR09 (ZTL), TR13 (limitazione in ambito urbano per i veicoli alimentati a gasolio), TR14 (congestion charge) e TR15 (Low Emission Zone) hanno numerosi punti in comune (tipologia di limitazione) che vengono riproposti nelle diverse misure e nelle stesse aree. Le

¹ Città di Torino, Piano della mobilità ciclabile (Biciplan) cap 7 - L'obiettivi strategico del Biciplan - http://www.comune.torino.it/trasporti/bm~doc/all1_piano-della-mobilit-ciclabile_emend.pdf

misure non possono essere replicate e confuse, occorrerebbe definire una strategia unica da demandare eventualmente ad uno stralcio di piano specifico.

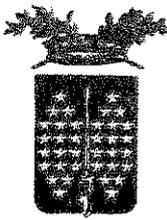
Come considerazione generale si osserva che le misure contenute nel Piano, pur rappresentando allo stato attuale poco più che delle linee di indirizzo, sono sostanzialmente condivisibili. Le autorità e i soggetti chiamati all'attuazione devono essere coinvolti nella definizione degli stralci di piano, che saranno necessari per una più puntuale definizione e una successiva efficace implementazione delle stesse.

Relativamente agli indicatori individuati per ogni misura si osserva che non sono sempre definiti in modo omogeneo. Ad esempio nella misura TR17 (elettrificazione delle linee ferroviarie) si utilizza come indicatore per il monitoraggio dei progressi il numero di Km di linee ferroviarie elettrificate; un indicatore semplice diretto e facilmente verificabile.

Nel caso invece delle misure TR04, TR05 e TR06 (Servizio Ferroviario Metropolitano, prolungamento Metro1 e realizzazione Metro2) gli indicatori per il monitoraggio dei progressi sono: la riduzione delle percorrenze effettuate da veicoli Diesel, la sostituzione % delle percorrenze effettuate da veicoli diesel e benzina con veicoli con motorizzazioni di migliori prestazioni ambientali e la sostituzione % delle percorrenze effettuate da veicoli leggeri con veicoli con motorizzazioni di migliori prestazioni ambientali. In questo caso si tratta di un indicatore derivato, non direttamente collegato con la misura e sicuramente più complesso da verificare. Si chiede pertanto di valutare la possibilità di utilizzare per ogni misura indicatori diretti per il monitoraggio dell'implementazione della stessa.

Distinti saluti.

Il Vicesindaco metropolitano



Provincia
di Vercelli

Il Presidente

Prof. 2001745

Vercelli, 30 gennaio 2019

Consiglio Regionale del Piemonte

PPI



400002596/402034-01 30/01/19 CR

1.136/2/2019

AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
DELLE AUTONOMIE LOCALI

MAURO BARISONE

cal@cert.cr.piemonte.it

OGGETTO: PDCR n. 364 "Piano regionale per la qualità dell'aria. Adozione degli elaborati definitivi, in esito alla procedura di valutazione ambientale strategica. Osservazioni.

Con riferimento alla documentazione trasmessa con nota in data 09 gennaio 2019 relativa al Piano Regionale per la Qualità dell'Aria si formulano con la presente le seguenti osservazioni:

Osservazioni a carattere generale

1) Diverse azioni indicate nell'Allegato A, in particolare quelle che si riferiscono al traffico cittadino e all'efficientamento energetico (sostituzione auto inquinanti, sostituzione infissi, sostituzione dei generatori di calore etc) hanno un'incidenza economica elevata cui i cittadini e gli enti locali devono far fronte. Considerati i tagli finanziari subiti dagli EELL, in particolare dalle Province negli ultimi anni, occorre prevedere misure di sostegno ad hoc.

2) L'attivazione di bandi di finanziamento per le azioni del Piano Regionale per la Qualità dell'Aria (PRQA) dovrà prevedere **un'equa distribuzione territoriale e non concentrare la maggior parte delle risorse sull'area metropolitana di Torino** e dovrà destinare risorse mirate agli enti locali e alle aziende di trasporto sia

pubbliche che private nelle aree periferiche che presentano elevati livelli di inquinamento.

3) Nell'Accordo di programma per l'adozione coordinata e congiunta tra le regioni firmatarie di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel Bacino Padano", recepito dalla Regione Piemonte, sono elencate le azioni di minima da attuare sul territorio di ogni singola regione. La Regione Piemonte ha aderito e fatto proprie le azioni individuate nell'accordo emanando la DGR n. 42-5805 del 20/10/2017 in cui sono elencate le azioni di tipo strutturale e le misure temporanee da attuare con ordinanze sindacali sul territorio piemontese.

Sono previste azioni specifiche da adottarsi da parte dei comuni superiori ai 20.000 abitanti ma anche in quelli al di sotto di tale soglia in cui si sono verificati superamenti per i PM10 e gli ossidi di azoto per almeno tre anni anche non consecutivi. (DGR n. 36-6882 del 18/05/2018 che individua oltre 400 comuni).

Risulta che buona parte dei comuni interessati non abbia recepito le azioni imposte creando risultati "a macchia di leopardo" e vanificando così lo sforzo delle amministrazioni virtuose. Occorre dunque **sensibilizzare tali comuni ad adottare le ordinanze relative ovvero prevedere misure sanzionatorie a carico degli enti inadempienti.**

4) È necessario che siano specificate le competenze delle Province nell'ambito delle azioni territoriali da promuovere sulle misure per il risanamento della qualità dell'aria e in particolare si chiede che **vengano espressamente demandate alle Province**, secondo i principi costituzionali, **le competenze gestionali attuative e la vigilanza** sul rispetto delle azioni introdotte. A tali competenze dovranno corrispondere l'attribuzione di adeguate risorse umane, strumentali e funzionali.

Osservazioni a carattere specifico

Ambito Agricoltura

1) Allegato A azione AG05: è necessario **prevedere finanziamenti per individuare metodi innovativi per l'eliminazione degli scarti vegetali** (lo smaltimento come rifiuti risulterebbe troppo oneroso per le aziende agricole) e inoltre:

- **promuovere sperimentazioni** per la loro valorizzazione;

- **incentivare metodi quali cippatura** per produrre combustibile da destinare ad impianti centralizzati muniti di adeguati sistemi di contenimento emissivo;

- implementare lo smaltimento di sfalci e potature con accordi con le associazioni di categoria per le buone pratiche in questo campo.

Inoltre è fondamentale che il Servizio Fitosanitario e i Servizi Tecnico-Scientifici della Regione Piemonte pianifichino l'invio di una comunicazione, almeno a cadenza annuale all'inizio dell'anno agricolo, in cui siano esplicitamente indicati i Comuni derogati in cui sarà possibile effettuare la combustione dei residui vegetali in campo; tale comunicazione dovrà essere inviata alle associazioni di categoria e alla Provincia in modo da poter dare debita informazione agli enti di controllo (ARPA, Carabinieri forestali, Vigili Ambientali Provinciali e Comunali) per controllare il rispetto delle ordinanze di **divieto di abbruciamento** all'aperto emesse per tutto il periodo da ottobre a marzo ai sensi della D.D. 31 ottobre 2017, n. 463.

Il periodo di applicazione di tale azione dovrà essere univocamente definito ed esteso dal 1° settembre al 31 marzo.

Ambito Energia

- 1) EE02: manca un adeguato coordinamento tra le indicazioni dei piani per l'edilizia scolastica e le azioni previste nel documento in esame. È fondamentale istituire canali di finanziamento separati per le riqualificazioni energetiche e antisismiche degli edifici.
- 2) EE03: deve essere previsto l'adeguamento da parte dei Comuni dei piani Regolatori in tempi stabiliti.

Ambito Industria

- 1) **Finanziamento o introduzione di sgravi fiscali a favore della metanizzazione** delle aree non ancora raggiunte dalla rete nazionale. Emblematico il caso del comprensorio industriale del Comune di Saluggia che è stato raggiunto dalla rete principalmente grazie al contributo delle aziende presenti.
- 2) **Finanziamento o introduzione di sgravi fiscali a favore di accordi volontari per la riduzione di emissioni nei distretti produttivi ad alta concentrazione industriale.**
- 3) Introduzione di un vademecum per misure di mitigazione della polverosità diffusa originata da cantiere.

Ambito Trasporti

1) Le azioni individuate sembrano essere dedicate in larga parte alla Città metropolitana di Torino (TR04 – Sistema Ferroviario metropolitano, TR05 – Metro 1 Torino, TR06 – Metro 2 Torino, TR15 – Congestion charge). L'agglomerato urbano torinese è sicuramente la criticità maggiore da affrontare, visti i dati di qualità dell'aria degli ultimi anni, ma **non si devono dimenticare le altre realtà**.

2) È, inoltre, indispensabile formare i cittadini del futuro educando i nostri bimbi, bimbe e i nostri adolescenti a muoversi principalmente a piedi e in bicicletta: nel passato sono stati felicemente attivati i Pedibus che però, terminati i primi finanziamenti e in mancanza di volontari in grado di accompagnare i più piccoli, sono stati aboliti. È necessario ripristinare e incentivare queste modalità di spostamento che, oltre a ridurre le emissioni, aiutano anche a combattere la sedentarietà e a rafforzare l'ottima abitudine al movimento. Il finanziamento dello spostamento casa-scuola deve essere inserito.

3) Promozione della Guida Ecologica che permette di ridurre le emissioni moderando, per esempio, la velocità e stringere un accordo con le società Autostrade spa per concordare un limite di velocità nei tratti autostradali che costeggiano tratti urbani da attuarsi nei periodi critici per l'inquinamento da PM10, da ottobre a marzo.

4) TR02: **finanziamenti per la sostituzione dei veicoli privati e commerciali alimentati a gasolio.**

5) TR03: finanziamento dei piani di spostamento casa-lavoro con potenziamento dei sistemi di interscambio fra modalità diverse di spostamento.

6) TR07: **senza un TPL adeguato, non è possibile chiedere ai cittadini di non utilizzare l'automobile. È necessaria una forte azione propulsiva per incrementare il TPL con mezzi a minor impatto ambientale rendendolo più capillare.**

7) TR08: potenziamento dei sistemi a sostegno della mobilità ciclabile o pedonale con finanziamenti specifici.

8) TR09: inserire come prioritarie le zone in cui sono presenti plessi scolastici tra le aree che possono essere oggetto di ampliamento delle ZTL attivando finanziamenti.

9) TR11 criteri ambientali per la ripartizione dei fondi: nelle azioni si fa riferimento agli incentivi per gli Enti virtuosi senza tener presente che ci sono enti che hanno da anni problemi finanziari legati alla crisi e ai tagli effettuati dallo Stato. È necessario

prevedere incentivi per permettere a questi enti che sono "rimasti indietro" di allinearsi, altrimenti azioni quali le limitazioni al traffico in comuni senza un TPL adeguato risulteranno inefficaci e produrranno solo scontento nella cittadinanza.

10) TR18: **È indispensabile puntare primariamente sul trasporto ferroviario riattivando le linee che nel tempo sono state dismesse e ammodernando quelle che non sono elettrificate** (collegamenti ferroviari Vercelli-Casale Monferrato, Santhià-Arona, Vercelli-Pavia, Varallo-Novara e Biella-Novara, Chivasso-Casale Monferrato).

Inoltre, è necessario **includere Vercelli tra le fermate dei treni ad alta velocità**, per migliorare i collegamenti con il resto d'Italia, evitando di rendere obbligatorio il ricorso ad auto e/o aerei.

11) TR19: includere la possibilità di finanziare la sostituzione parco bus del TPL non solo con veicoli diesel più performanti, ma **puntando principalmente su veicoli elettrici con zero emissioni di CO2** quindi i prossimi bandi per gare pubbliche dovranno avere questa azione come punto di riferimento fondamentale.

12) TR20: **prevedere anche incentivi per l'acquisto di auto elettriche da parte degli Enti Locali.**

Ambito Riqualficazione Urbana

1) RU02: ampliare le attività forestali dall'ambito urbano all'ambito rurale per includere i comuni di piccole dimensioni della Zona di Pianura con indirizzi per la piantumazione di specifiche specie arboree in aree urbane per l'assorbimento di particolato e ozono.

Distinti saluti

(Carlo Riva Vercellotti)