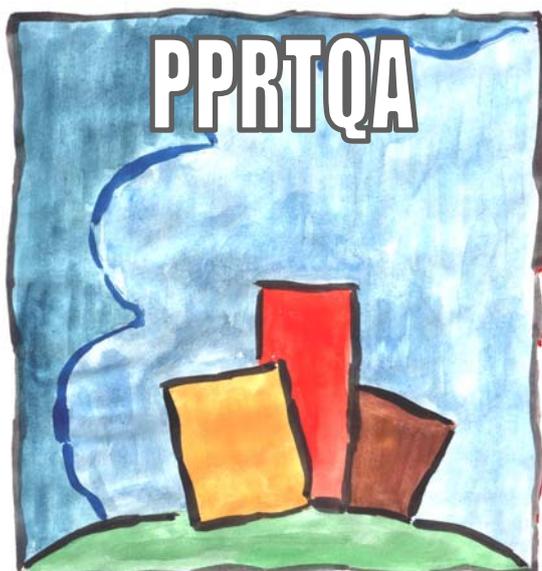




Amministrazione Provinciale di Piacenza
Area Programmazione, Infrastrutture, Ambiente



Piano Provinciale di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria

Allegato 1 alla Relazione Generale

“Contributi scritti e orali pervenuti nel corso della Conferenza di Pianificazione e relativo recepimento.”

Piano Provinciale di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria
Adottato con Atto C.P. n° 106 del 11 Dicembre 2006
Controdedotto con Atto C.P. n° 58 del 17 Settembre 2007
Approvato con Atto C.P. n° 77 del 15 Ottobre 2007



PROVINCIA DI PIACENZA

PPRTQA – PIANO PROVINCIALE DI RISANAMENTO E TUTELA DELLA QUALITA' DELL'ARIA

Contributi scritti e orali pervenuti nel corso della Conferenza di Pianificazione e relativo recepimento.

N.	Autore	Intervento	Contenuto	Recepimento
1	R. Crenna (Comune di Cadeo)	Conf. Pian. 08/06/06	a - propone di individuare come priorità del piano il settore della mobilità; ritiene che la stima del peso del traffico sulla qualità dell'aria nello scenario di previsione del piano sia troppo ottimistica e propone di ridimensionarla; b - ritiene molto importante la campagna di Comunicazione.	a - il settore della mobilità viene affrontato con la maggiore estensione al par. 7.3 della Relazione e al Titolo III delle NTA; b - alla campagna di comunicazione viene dedicato uno spazio esplicito al par. 7.3 della Relazione, nonché un Titolo delle Norme Tecniche di Attuazione;
2	A. Toschi (Regione E.R.)	Conf. Pian. 08/06/06	a - relativamente alle azioni di piano, sottolinea che le azioni devono essere circostanziate, con l'individuazione di soggetti responsabili, tempi di realizzazione, obiettivi quantitativi da raggiungere, nonché una previsione verosimile degli effetti che produrranno sulla qualità dell'aria, così come richiede la Comunità Europea; b - è necessario prevedere un'informativa al pubblico sul vantaggio ecologico ed economico del metano rispetto al gasolio nell'autotrazione.	a - le azioni di piano sono state riscritte al par. 7.3 della Relazione sotto forma di schede con previsione di soggetti, risorse, efficacia, tempi, risultati.; b - l'informativa viene prevista al par. 7.3.4 della Relazione, Azioni 1 e 4;
3	R. Barbieri (Comune di Borgonovo)	Conf. Pian. 08/06/06	a - concorda sulla necessità di definire azioni concrete e circostanziate; evidenzia come il nuovo contesto politico parlamentare sia ora più favorevole ad un accordo tra livello locale e nazionale.	a - come al Contributo n. 2, punto a;
4	M. Mezzadri (Comune di Carpaneto)	Conf. Pian. 08/06/06	a - le azioni di piano diventano efficaci se eseguite da tutti i Comuni almeno dell'agglomerato; b - è importante prevedere anche l'inserimento di azioni nell'ambito dei PSC, come sta cercando di fare Carpaneto; c - occorre prevedere una azione di formazione tecnico scientifica degli operatori e di informazione al pubblico; d - per ridurre la domanda di mobilità bisognerebbe sperimentare subito il telelavoro negli enti pubblici.	a - per ogni azione di Piano, è stato specificato se riguarderà tutti i Comuni o solo quelli di una Zona o dell'Agglomerato; b - sono state inserite azioni di Piano esplicitamente riferite alla pianificazione urbanistica e territoriale (Relazione, par. 7.3.1 Az. 10, par. 7.3.2 Az. 10, par. 7.3.3 Az. 2); c - sono state previste azioni di formazione degli operatori e di informazione al pubblico nella Relazione, par. 7.3.4 e nelle NTA, Titolo V; d - la promozione del telelavoro è prevista nella Relazione, par. 7.3.2, Az. 21;
5	G. Compiani (Comune di Fiorenzuola)	Conf. Pian. 08/06/06	a - sottolinea l'importanza anche delle azioni che non richiedono risorse finanziarie, ma semplici provvedimenti amministrativi (come ordinanze sindacali, ecc.); b - i Comuni dovrebbero partire da un bilancio ecologico del proprio patrimonio (automezzi, edifici), intraprendendo azioni di manutenzione o sostituzione che ne migliorino l'impatto sulla qualità dell'aria, e dando così il buon esempio ai cittadini.	a - la maggior parte delle azioni di Piano non richiede necessariamente risorse finanziarie; b - è stata inserita una azione di gestione della manutenzione straordinaria degli edifici pubblici, finalizzata all'incremento dell'efficienza energetica (Relazione, par. 7.3.3, Az. 7);
6	W. Argellati (Comune di Vigolzone)	Conf. Pian. 08/06/06	a - l'inquinamento dovuto alla diffusione dei motori diesel e dell'uso del gasolio non deve essere fatto pagare ai cittadini, poiché questa situazione è il risultato di una precisa politica governativa di defiscalizzazione.	a - il Piano non penalizza economicamente i veicoli diesel ma si pone il problema di disincentivarne la mobilità;

7	F. Callori (Comune di Caorso)	Conf. Pian. 29/06/06	<ul style="list-style-type: none"> a - nella strategia di piano occorre scegliere le azioni prioritarie e realizzabili da ogni Comune interessato; b - la priorità per Caorso è nel settore della mobilità: alternativa al transito della SS10 nel centro del capoluogo, sistemi di contenimento dell'inquinamento proveniente dall'autostrada, sostituzione con roatorie dei 3 semafori presenti sulla statale, miglioramento del TPL; c - è necessario sottoscrivere protocolli di intesa con le industrie locali per limitare le emissioni inquinanti. 	<ul style="list-style-type: none"> a - le azioni di Piano di ogni settore sono state riordinate per efficacia (e quindi priorità) decrescente; inoltre per ogni azione è stata indicata la tipologia di soggetti responsabili; b - i percorsi alternativi (esistenti o futuri) alla viabilità statale potranno essere analizzati nel tavolo di trattativa previsto dall'Az. 8, par. 7.3.2 della Relazione; c - la formulazione di accordi volontari è prevista dall'Az. 3 del par. 7.3.1 della Relazione;
8	A. Rabeschi (Comune di Sarmato)	Conf. Pian. 29/06/06	<ul style="list-style-type: none"> a - deve essere previsto il potenziamento della locale (Sarmato) centralina di monitoraggio, con l'inserimento della misura di PM10, Ozono e vento; inoltre va esplicitato il programma di ristrutturazione o sviluppo della rete provinciale di monitoraggio. b - fa in seguito notare che sull'asse della via Emilia Pavese non sono previsti punti di misura della rete regionale di controllo. 	<ul style="list-style-type: none"> a - ARPA è disponibile a variare la configurazione della rete provinciale, a condizione che i Comuni si assumano i costi di investimento e di gestione delle stazioni di interesse locale; il programma di sviluppo della rete è descritto nel Quadro Conoscitivo, par. 4.1;
9	M. Natali (Legambiente)	Conf. Pian. 29/06/06	<ul style="list-style-type: none"> a - per la discussione del Documento Preliminare dovrebbe essere previsto un percorso realmente partecipativo, tramite ad es. un forum di Agenda 21 Locale; b - le azioni da considerare prioritarie nel piano sono quelle relative a: le scelte urbanistiche (intervendo sulla localizzazione degli insediamenti e sulle tecniche costruttive), la mobilità (con il potenziamento del TPL), e il settore produttivo, agendo sugli standard di emissione delle aziende. 	<ul style="list-style-type: none"> a - i tempi stretti fissati dall'Accordo di Programma con la Regione per l'adozione del Piano (31/12/2006) non hanno consentito di promuovere un percorso di Agenda 21 ad hoc; si è comunque attuata una concertazione con le Associazioni tramite un incontro informativo ed un incontro di Conferenza; b - il par. 7.3 della Relazione individua appunto come azioni strategiche di piano quelle relative alla mobilità, al settore produttivo e al sistema degli insediamenti;
10	G. Compiani (Comune di Fiorenzuola)	Conf. Pian. 29/06/06	<ul style="list-style-type: none"> a - occorre individuare alcune, anche poche, azioni prioritarie e più efficaci, anche associate a precise scadenze; b - è necessario attivare un percorso partecipativo finalizzato alla scelta delle azioni prioritarie da intraprendere; c - bisogna distinguere tra azioni strutturali (investimenti, infrastrutture, ecc.) e quelle congiunturali finalizzate a ridurre le conseguenze delle emergenze. 	<ul style="list-style-type: none"> a - priorità, efficacia e tempi sono stati esplicitati per ogni azione al par. 7.3 della Relazione; b - la discussione delle azioni è stata svolta nel corso di 6 incontri della Conferenza di Pianificazione, compreso un incontro di concertazione con le associazioni economiche e sociali; c - le azioni sono state suddivise in Azioni di Piano (Cap. 7 della Relazione) e gestione delle emergenze (par. 8);
11	P. Carbone (Comune di Piacenza)	Conf. Pian. 29/06/06	<ul style="list-style-type: none"> a - devono essere previsti 2 livelli di intervento, quello strutturale (investimenti, infrastrutture, ecc.) e quello congiunturale (provvedimenti di emergenza per i prossimi inverni); b - una delle massime priorità deve essere l'intervento nel settore della mobilità; c - non si può richiedere ai Comuni di sopportare i costi di un potenziamento del TPL, perchè i bilanci sono esigui e dovrebbero penalizzare altri servizi essenziali; d - ogni Comune della provincia dovrà intraprendere qualcuna delle azioni previste, anche utilizzando lo strumento degli accordi volontari con i privati. 	<ul style="list-style-type: none"> a - come al contributo n. 10; b - come al contributo n. 1; c - la fonte delle risorse per il potenziamento del TPL è costituita essenzialmente dagli enti locali coinvolti, oltrechè dagli introiti tariffari, ma potrebbero rendersi disponibili risorse aggiuntive regionali destinate al rinnovo del parco mezzi; d - ogni azione di Piano prevista ha associato il relativo soggetto responsabile; inoltre la maggior parte delle azioni non richiederà risorse finanziarie dirette dei Comuni e si baserà su accordi con i privati;
12	L. Bonini (Associazione Industriali)	Conf. Pian. 29/06/06	<ul style="list-style-type: none"> a - il Documento Prel. identifica nel sistema produttivo il principale responsabile dell'inquinamento, mentre l'analisi numerica delle emissioni nel quadro conoscitivo non lo conferma; b - viene sottostimata la capacità della tecnologia di raggiungere standard ecologici sempre più elevati; c - nella pianura padana l'inquinamento atmosferico è ovviamente di natura extra provinciale ed extra regionale, e quindi è richiesta una strategia condivisa dall'intero territorio padano, se no provvedimenti solo locali penalizzerebbero economicamente solo alcune aziende che verrebbero estromesse dal mercato a vantaggio di altre; 	<ul style="list-style-type: none"> a - il settore a cui viene dato maggior spazio e rilievo è quello della mobilità; in ogni caso il settore produttivo (ivi compresa la produzione termoelettrica) rimane il maggior responsabile delle emissioni di PTS, PM10, NOx ed SO2; b - la richiesta di adozione delle BAT è invece proprio basata sulla capacità della tecnologia di raggiungere standard ecologici sempre migliori; c - è stato previsto anche un livello di coordinamento regionale e inter regionale delle azioni al Cap. 9 della Relazione; d - le BAT sono per definizione economicamente compatibili; non

			<p>d - tutte le azioni per il settore produttivo sono basate sulle BAT, ma queste devono essere anche economicamente compatibili o in alternativa essere incentivate finanziariamente dalle amministrazioni locali;</p> <p>e - gran parte dell'inquinamento della pianura è dovuto alla presenza delle autostrade, e quindi i relativi costi di risanamento non possono essere fatti ricadere sulle industrie;</p> <p>f - giusto promuovere le certificazioni di qualità gestionale ed ambientale, ma queste da sole non sono un sufficiente stimolo per le aziende: devono essere anche incentivate economicamente da parte degli Enti Locali;</p> <p>g - concorda sulla promozione delle fonti rinnovabili;</p> <p>h - non è indispensabile l'avvio di un processo partecipativo per la discussione del piano.</p>	<p>è prevista per ora una incentivazione economica delle stesse;</p> <p>e - il problema della riduzione dell'impatto ambientale delle autostrade verrà affrontato da un tavolo di trattativa previsto dalla Az. 9, par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>f - non sono per ora disponibili risorse esterne specifiche per la incentivazione delle certificazioni di qualità gestionale ed ambientale delle imprese; Provincia e Comuni potrebbero comunque contribuire fornendo consulenza e coordinamento;</p> <p>g - la promozione delle fonti rinnovabili è ribadita in tutti i settori delle azioni di Piano (Az. 11 par 7.3.1 della Relazione, Az. 2 par. 7.3.3, Az. 6 par. 7.3.4)</p> <p>h - la concertazione istituzionale e sociale è esplicitamente prevista dalla LR 20/2000;</p>
13	R. Crenna (Comune di Cadeo)	Conf. Pian. 29/06/06	<p>a - per Cadeo è fondamentale il problema della viabilità, accentuato dall'attraversamento della via Emilia, dalla presenza dell'autostrada e dalla chiusura del casello di Cortemaggiore;</p> <p>b - occorre promuovere il trasporto pubblico locale, sia su gomma che su rotaia, prevedendo una opportuna sollecitazione di Trenitalia.</p>	<p>a - il problema degli attraversamenti urbani della grande viabilità è affrontato dall'Az. 8, par. 7.3.2 della Relazione; il problema delle autostrade dall'Az. 9, ibidem;</p> <p>b - la promozione del trasporto su rotaia è stata inserita all'Az. 28, par. 7.3.2 della Relazione</p>
14	C. Ferrari (Comune di Bettola)	Conf. Pian. 29/06/06	<p>a - il problema fondamentale di Bettola è costituito dal passaggio della Statale nel centro urbano; per ridurre la mobilità automobilistica bisognerebbe incentivare il TPL, allargando le fasce orarie del servizio.</p>	<p>a - l'ottimizzazione del TPL in termini di percorsi e di orari è stata prevista all'Az. 17, par. 7.3.2 della Relazione;</p>
15	G. Biasini (ARPA)	Conf. Pian. 29/06/06	<p>a - in risposta al Comune di Sarmato precisa che alcune delle stazioni di monitoraggio della rete provinciale fanno parte della rete regionale di controllo i cui costi sono a carico della Regione, mentre quelle locali hanno un costo di manutenzione che deve essere sostenuto dai Comuni, dalla Provincia ed eventualmente dai privati; il potenziamento di una stazione locale (Sarmato) può pertanto avvenire solo a fronte del reperimento di risorse locali;</p> <p>b - va previsto l'utilizzo dei 2 mezzi mobili dell'Arpa per campagne di misura destinate alla caratterizzazione di zone e siti particolari.</p>	<p>a - vedi Contributo n. 8</p> <p>b - l'impiego dei mezzi mobili viene citato nel par. 4.1 del Quadro Conoscitivo</p>
16	Confindustria Piacenza	Contributo scritto prot. 62307 del 10/07/06	<p>a - il problema dell'inquinamento atmosferico non è un problema provinciale che richiede provvedimenti a scala provinciale, ma di maggiore scala, regionale e sovra regionale; misure non coordinate alla scala sovra regionale rischiano di essere costose ed inefficaci;</p> <p>b - la salvaguardia dell'ambiente deve conciliarsi con la capacità di un territorio di produrre ricchezza, perché anche da questa dipende il benessere sociale; imporre agli insediamenti produttivi misure di difficile sostenibilità economica significa penalizzare la loro competitività e limitare l'attrattività del territorio;</p> <p>c - l'applicazione generalizzata e indiscriminata delle BAT penalizza le imprese e la loro competitività; bisognerebbe almeno prevedere degli incentivi economici o delle compensazioni per ridurre il costo sostenuto dal produttore;</p> <p>d - ci sono molte altre fonti di inquinamento sul nostro territorio che non dipendono dal sistema produttivo locale: traffico, autostrade, ecc.; la Provincia deve promuovere azioni coordinate in sede regionale o nazionale per affrontare anche questo ordine di problemi;</p> <p>e - giusta la promozione degli accordi e delle certificazioni volontarie (Emas, Iso), ma questi da soli non costituiscono un vero incentivo per le aziende, occorre prevedere anche contropartite concrete;</p> <p>f - d'accordo sulla produzione di energia da biogas e sulla istituzione di aree ecologicamente attrezzate, possibilmente con la presenza di sistemi di</p>	<p>a - come al punto c del Contributo n. 12;</p> <p>b - l'adozione delle BAT riguarderà tutte le aziende del territorio ed è già ampiamente adottata dai territori contigui, pertanto non dovrebbe costituire una penalizzazione della competitività;</p> <p>c - come al punto d del Contributo n. 12;</p> <p>d - le altre fonti di inquinamento atmosferico, anche sovra provinciali, sono analizzate nel quadro conoscitivo; il problema delle autostrade è affrontato con l'Az. 9, par. 7.3.2 della Relazione; il coordinamento sovra provinciale delle azioni è previsto al Cap. 9 della Relazione;</p> <p>e - come al punto f del Contributo n. 12;</p>

			cogenerazione o di produzione energetica da fonti rinnovabili.	
17	Comune di CAORSO	Contributo scritto prot. 62366 del 10/07/06	<p>Nel settore produttivo:</p> <p>a - occorre promuovere protocolli di intesa tra le aziende presenti e con quelle che intendono insediarsi, per ridurre il carico inquinante prodotto;</p> <p>b - è opportuno prevedere la presenza in zona di centraline di monitoraggio;</p> <p>Per ridurre l'inquinamento da traffico, occorre prevedere:</p> <p>c - percorso alternativo alla SS10 in relazione all'attraversamento del centro urbano di Caorso;</p> <p>d - fluidificazione del traffico con inserimento di roatorie al posto degli attuali semafori</p> <p>e - lavaggi sistematici del manto stradale per abbattere il risollevarimento delle polveri sottili;</p> <p>f - corridoi ecologici e barriere per attutire l'impatto della viabilità autostradale;</p> <p>g - giungere ad accordi di programma, da prevedere negli strumenti urbanistici, per la promozione del risparmio energetico e della produzione energetica da fonti rinnovabili, sia nel settore produttivo che in quello residenziale;</p> <p>h - miglioramento del TPL con intensificazione dei collegamenti tra capoluogo e Comuni, tariffe agevolate, servizio festivo, trasporto ferroviario (anche per mezzo delle "metropolitane leggere");</p> <p>i - le misure devono essere adottate da tutti i Comuni della provincia, per avere risultati omogenei;</p> <p>j - sono necessari finanziamenti e contributi per aiutare i Comuni (il cui bilancio diventa sempre più critico) ad adottare queste misure costose;</p> <p>k - i Comuni con impianti di particolare criticità (Caorso) dovranno essere considerati prioritari nell'assegnazione dei finanziamenti.</p>	<p>a - i protocolli di intesa (accordi volontari) sono stati previsti con l'Az. 3, par. 7.3.1 della Relazione;</p> <p>b - come al punto a del Contributo n. 8;</p> <p>c - sui percorsi alternativi alla viabilità esistente occorre puntare sul tavolo di trattativa previsto nella Az. 8, par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>d - viene prevista nell'Az. 11, par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>e - l'utilizzo delle roatorie nella fluidificazione del traffico è previsto dalla az. 11 del par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>f - sono iniziative da proporre nell'ambito del tavolo di trattativa con le società gestrici delle autostrade, previsto nella Az. 9, par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>g - nella Relazione vengono previsti accordi volontari con le aziende nella Az. 3, par. 7.3.1, azioni di risparmio ed efficienza energetica nel settore produttivo nella Az. 11, e un adeguamento degli strumenti urbanistici nella Az. 10; per il settore residenziale, l'adeguamento degli strumenti urbanistici è previsto nella Az. 2, par. 7.3.3, mentre il risparmio e l'efficienza energetica e l'uso delle fonti rinnovabili sono previste in diverse azioni dello stesso paragrafo;</p> <p>h - il miglioramento del TPL viene ampiamente proposto nelle Az. 17, 18, 22, 23, 27, 28 del par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>i - per ogni azione di Piano sono stati individuati i soggetti responsabili dell'attuazione; inoltre il coordinamento tra i Comuni nello svolgimento delle azioni è stato appositamente inserito tramite l'istituzione della Conferenza dei Sindaci di cui al Cap. 9 della Relazione;</p> <p>j - alcune fonti esterne di finanziamento sono disponibili (Regione, Stato) e vengono citate in corrispondenza alle relative azioni;</p> <p>k - per particolari criticità occorrerà trovare risorse dedicate; questo compito spetterà alla Conferenza dei Sindaci;</p>
18	ADOC	Contributo scritto prot. 62401 del 10/07/06	<p>a - occorre agire non solo a breve ma anche a lungo termine;</p> <p>b - occorre agire di concerto tra Comuni, Province e Regioni, perché il problema dell'inquinamento riguarda nel complesso tutto il bacino padano.</p>	<p>a - le azioni di Piano sono state appositamente suddivise per scale di tempo nel Cap. 7 della Relazione;</p> <p>b - il coordinamento tra i Comuni e la Provincia sarà garantito dalla Conferenza dei Sindaci e dai tavoli inter regionali previsti al Cap. 9 della Relazione;</p>
19	Comune di CADEO	Contributo scritto prot. 63302 del 13/07/06	<p>a - necessaria l'individuazione di una viabilità alternativa alla SS 9, in particolare per i tratti di attraversamento dei centri abitati;</p> <p>b - importante l'apertura del casello autostradale di Cortemaggiore sulla A21;</p> <p>c - promuovere la riduzione del traffico su strada a vantaggio del traffico su rotaia, in particolare sfruttando le linee ferroviarie esistenti Milano-Bologna e Piacenza-Cremona; a tale riguardo occorre inserire nel Piano maggiori informazioni statistiche sull'attuale mobilità su rotaia ed indicatori quantitativi da utilizzare anche per un preciso monitoraggio delle azioni previste;</p> <p>d - potenziare il TPL tra il capoluogo e i Comuni limitrofi con tariffe agevolate, e linee adatte agli anziani in particolare nel distretto sanitario della Val d'Arda, da e verso i principali ospedali e presidi sanitari;</p>	<p>a - come al punto c del Contributo n. 17;</p> <p>b - come al punto f del Contributo n. 17;</p> <p>c - la promozione di un sistema di mobilità su "metropolitana leggera" è affrontato nella Az. 28, par. 7.3.2 della Relazione; le analisi più strettamente tecniche del problema potranno essere svolte nel percorso di attuazione dell'azione;</p> <p>d - come al punto h del Contributo n. 17;</p> <p>e - l'utilizzo delle biomasse agricole per la produzione di biogas è stato inserito nell'Az. 12, par. 7.3.1 della Relazione;</p> <p>f - l'individuazione di comprensori intercomunali sulla base di interessi socio-economici condivisi viene già svolta dal PTCP;</p>

			<p>e - importante individuare progetti relativi alla produzione energetica da fonti rinnovabili, e in particolare da biomasse e biogas;</p> <p>f - bisogna individuare delle macro-aree ambientali che comprendano più Comuni con interessi turistico commerciali simili, in cui potenziare percorsi ciclabili (es. Parco Chiavenna e attracco barche Caorso);</p> <p>g - il Doc. Prel. non riporta informazioni sulla qualità dell'aria nel Comune di Cadeo; sono invece necessarie, per poter in seguito monitorare i risultati delle azioni intraprese.</p> <p>h - occorre anche disporre di maggiori informazioni sul trasporto ferroviario, anche per monitorare gli eventuali miglioramenti previsti dal Piano.</p>	<p>il riferimento è stato inserito nella Az. 17, par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>g - l'analisi della qualità dell'aria fornita dal Quadro Conoscitivo del PPRTQA è stata fatta sulla base dei dati della rete provinciale di monitoraggio; in tutte le aree non direttamente coperte dalla rete valgono le considerazioni svolte per i territori più vicini, anche considerando che lungo tutto l'asse della via Emilia le condizioni di inquinamento sono sostanzialmente omogenee;</p> <p>h - un approfondimento del problema della mobilità su rotaia dovrà essere certamente effettuato nell'ambito dell'Az. 28. par. 7.3.2 della Relazione;</p>
20	Legambiente Circolo di Piacenza	Contributo scritto prot. 63476 del 13/07/06	<p>a - importante giungere alla definizione del Piano attraverso un percorso partecipativo del tipo di Agenda 21 Locale, che estenda la consultazione a tutte le categorie sociali interessate, anche con l'aiuto di facilitatori; si possono prevedere 4-5 incontri a partire da Settembre;</p> <p>b - occorre scegliere dall'elenco generale delle azioni quelle più importanti e praticabili, indicando le priorità e i tempi di realizzazione;</p> <p>c - importante agire a livello di pianificazione territoriale e urbanistica;</p> <p>d - nel settore produttivo bisogna imporre le BAT in sede di autorizzazione, e promuovere protocolli di intesa tra tutte le aziende di un territorio, produttrici dirette o indirette (trasporto merci) di inquinamento, soprattutto per i periodi a rischio di inquinamento; in caso di difficoltà di adesione agli accordi, devono subentrare le ordinanze sindacali;</p> <p>e - per ridurre l'inquinamento da trasporto merci, bisogna prevedere centri di stoccaggio e smistamento fuori dai centri urbani, per fare entrare le merci in città solo su mezzi leggeri e a basso impatto ambientale: questo è particolarmente necessario per il Polo Logistico di Piacenza;</p> <p>f - è indispensabile il potenziamento del TPL anche tramite la realizzazione delle "metropolitane leggere" dai Comuni verso il capoluogo, e l'avvio di una consultazione per giungere ad un piano provinciale del trasporto pubblico locale;</p> <p>g - è necessario che gli enti locali siano i primi a dare il buon esempio nel campo della gestione dei propri edifici e del proprio parco automezzi, in termini di risparmio energetico e di riduzione della mobilità individuale e su gomma;</p> <p>h - importante prevedere risorse per l'attività di informazione ed educazione.</p>	<p>a - come al punto a) del Contributo n. 9;</p> <p>b - come al punto a) del Contributo n. 7;</p> <p>c - come al punto b) del Contributo n. 4;</p> <p>d - l'adozione delle BAT fa parte delle Az. 1 e 4, par. 7.3.1 della Relazione; gli accordi volontari con le aziende sono stati inseriti nella Az. 3, par. 7.3.1 della Relazione;</p> <p>e - l'interscambio nel trasporto merci è stato inserito nella Az. 26, par. 7.3.2 della Relazione, dove però sono previste più alternative possibili;</p> <p>f - come al punto h del Contributo n. 17 e al punto c del Contributo n. 19;</p> <p>g - le azioni degli Enti locali riguardo al proprio patrimonio immobiliare e veicolare sono state inserite nelle Az. 19, par. 7.3.2 e 7, par. 7.3.3 della Relazione;</p> <p>h - in questo settore esistono finanziamenti regionali; le risorse locali dovranno essere reperite nei rispettivi bilanci;</p>
21	F. Callori (Comune di Caorso)	Conf. Pian. 13/07/06	<p>a - alcune azioni del piano sono improponibili in determinati Comuni (es. divieto di circolazione sulle Statali di attraversamento urbano), ed altre comportano costi insopportabili per i piccoli Comuni (incremento piste ciclabili protette); per ogni azione occorre precisare da chi deve essere avviata, valutando anche i relativi costi ed effetti;</p> <p>b - bisogna quindi partire dal basso, dalle proposte dei singoli Comuni, da azioni locali da condividere successivamente.</p>	<p>a - le azioni che coinvolgono vincoli fisici ineliminabili devono ovviamente essere adattate alla particolare situazione comunale: il riferimento è stato inserito nella fattispecie nella az. 1 del par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>b - il Piano deve fissare delle direttive più generali, adattabili all'insieme dei Comuni; la traduzione locale delle azioni sarà compito successivo di ogni Comune;</p>
22	P. Tiribinto (Comune di Borgonovo)	Conf. Pian. 13/07/06	<p>a - ogni Comune dovrebbe presentare una lista di azioni realmente fattibili sul proprio territorio.</p> <p>b - bisogna distinguere le azioni in due tipi: quelle valide per tutti i Comuni della Provincia (ad es. linee guida per i PSC, mobilità, ecc.), e le azioni che devono essere previste per determinati territori.</p>	<p>a - come al punto b) del Contributo n. 21;</p> <p>b - per ogni azione del par. 7.3 della Relazione sono stati individuati i soggetti responsabili;</p>
23	S. Gallinari (Comune di Sarmato)	Conf. Pian. 13/07/06	<p>a - occorre tradurre le linee di indirizzo del piano nelle singole realtà comunali, perché certe azioni non possono essere svolte da tutti;</p>	<p>a - come al punto b) del Contributo n. 21;</p> <p>b - il contributo è pervenuto formalmente (Contributo n. 70) ed è</p>

			<ul style="list-style-type: none"> b - il Comune di Sarmato propone di recepire nel piano i risultati sul proprio percorso di Agenda 21 Locale; c - occorre anche tenere conto delle differenti capacità finanziarie di ogni Comune. d - ogni Comune, anche se piccolo, può contribuire al raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria. 	<ul style="list-style-type: none"> stato recepito; c - i risultati conseguibili con le azioni, se onerose, saranno ovviamente proporzionali alle capacità finanziarie dei Comuni; d - osservazione pienamente condivisa;
24	A. Fagnoni (Comune di Pontenure)	Conf. Pian. 13/07/06	<ul style="list-style-type: none"> a - occorre tenere conto delle particolari realtà territoriali dei singoli Comuni: a Pontenure c'è il problema dell'attraversamento del centro urbano da parte della via Emilia e della presenza dell'autostrada; b - occorre selezionare le azioni economicamente realizzabili e trascurare quelle tecnicamente difficili o irrealistiche. c - occorre poi valutare anche il problema della mobilità delle merci: bisogna a tale proposito favorire la loro mobilità su rotaia anziché su gomma, coinvolgendo in questo Regione, Governo e Trenitalia. 	<ul style="list-style-type: none"> a - il Piano deve definire delle direttive generali adattabili all'insieme dei Comuni; le azioni che si scontrano con limiti fisici dovranno essere adattate alle singole realtà territoriali; b - tutte le azioni sono economicamente realizzabili, in misura diversa dai diversi comuni; la priorità è stata assegnata ordinando le azioni per ordine di efficacia stimata; c - il problema della mobilità delle merci investe ambiti molto più vasti di quello provinciale; il tema è stato inserito nella az. 29 del par. 7.3.2 della Relazione, accennando anche al trasporto su ferro;
25	G. Compiani (Comune di Fiorenzuola)	Conf. Pian. 13/07/06	<ul style="list-style-type: none"> a - occorre selezionare dall'elenco delle azioni quelle più concrete e fattibili, precisandone l'effettiva efficacia, in modo che possano poi essere monitorate in termini di raggiungimento degli obiettivi preposti. 	<ul style="list-style-type: none"> a - le azioni sono state ordinate per settore e scala di tempo in ordine di efficacia stimata;
26	P. Carbone (Comune di Piacenza)	Conf. Pian. 13/07/06	<ul style="list-style-type: none"> a - Le azioni a lungo termine non sono ipotizzabili da subito; b - la situazione della qualità dell'aria di Piacenza coinvolge tutta la pianura padana e costituisce un'unica gravissima emergenza sanitaria; c - occorrono azioni che riducano la mobilità nell'insieme dell'agglomerato o della zona A, e non solo nel capoluogo, trovando disincentivi alla mobilità da e per il capoluogo da parte degli altri Comuni della Provincia; d - essenziale considerare il problema della presenza delle autostrade in prossimità dei centri urbani, ipotizzando provvedimenti di moderazione del traffico autostradale e di conseguente riduzione delle emissioni. 	<ul style="list-style-type: none"> a - occorre comunque individuare nel Piano anche una strategia più a lungo termine; b - osservazione condivisa e affrontata nel Quadro Conoscitivo al par. 2.12; c - osservazione condivisa e affrontata nell'ambito del par. 7.3.2 della Relazione; le azioni di raffreddamento della mobilità sono state accompagnate da parallele azioni di promozione di alternative di trasporto pubblico locale; d - questo tema dovrà essere affrontato nell'ambito del tavolo previsto nella az. 9 del par. 7.3.2 della Relazione;
27	P. Pagotto (Regione E.R.)	Conf. Pian. 13/07/06	<ul style="list-style-type: none"> a - è necessario definire per ogni azione l'efficacia prevista, in termini di miglioramento della qualità dell'aria, perché non sempre azioni molto costose hanno risultati molto significativi; b - a questo scopo va previsto l'utilizzo di opportuni modelli di simulazione, già disponibili; c - una volta definita l'efficacia delle singole azioni, le risorse disponibili (che sono scarse) vanno riservate alle azioni più efficaci; d - per il problema delle autostrade occorre prevedere anche il coinvolgimento del Governo, perché qui il potere degli enti locali è nullo. e - l'Accordo di Programma con la Regione coinvolge i Comuni con più di 50000 abitanti: resta il problema di coinvolgere i Comuni minori; per questo si possono prevedere Accordi di Programma tra Comuni e Provincia, magari per zone; f - si può puntare su quelle azioni che il Comune può avviare senza particolari spese, agendo ad es. su PSC e RUE (efficienza energetica degli edifici, cogenerazione, mobilità urbana, ecc.); g - andrebbero previsti incontri tematici di approfondimento con i Comuni. 	<ul style="list-style-type: none"> a - l'efficacia è stata stimata e quantificata in classi per ogni azione; b - la possibilità dell'impiego di modelli di simulazione è stata inserita nello svolgimento dei bilanci ed aggiornamenti periodici previsti dal cap. 10 della Relazione; c - le risorse disponibili per ora accertate sono finalizzate a precisi interventi di settore, e pertanto non possono essere diversamente impiegate; d - è stato inserito il coinvolgimento della Prefettura nel tavolo di concertazione previsto dalla az. 9 del par. 7.3.2 della Relazione; e - gli accordi di programma tra Provincia e Comuni saranno oggetto della Conferenza dei Sindaci prevista nel cap. 9 della Relazione; f - gli approfondimenti tematici di piano potranno essere oggetto dei lavori della Conferenza dei Sindaci, mentre gli approfondimenti tecnici rivolti agli amministratori e ai funzionari sono stati previsti nella az. 3 del par. 7.3.4 della Relazione;
28	R. Crenna (Comune di Cadeo)	Conf. Pian. 13/07/06	<ul style="list-style-type: none"> a - la scheda proposta è troppo complessa e va semplificata; b - giusto definire l'efficacia delle singole azioni di piano e selezionarle secondo questo 	<ul style="list-style-type: none"> a - con il riordino delle azioni per scale di tempo e per grado di efficacia, lo schema generale dovrebbe essere più

			<p>critério, ma anche secondo il critério di non recare forti disagi ai cittadini (ad es. con il divieto di circolazione per i veicoli pre euro, senza contemporanee alternative di TPL).</p>	<p>comprensibile; b - le azioni di Piano devono essere considerate nel loro insieme, e pertanto il miglioramento del TPL deve essere concomitante alle azioni di raffreddamento della mobilità individuale;</p>
29	N. Nasalli Rocca (Comune di S. Giorgio)	Conf. Pian. 13/07/06	a - occorre considerare con maggiore attenzione il contributo all'inquinamento del riscaldamento domestico e del settore civile.	a - nel Quadro Conoscitivo il contributo del riscaldamento domestico e civile viene analizzato in dettaglio e corrisponde al 8% delle emissioni provinciali di PTS, al 5.8% di PM10, al 2.5% di NOx, costituendo quindi un contributo secondario;
30	C. Scagnelli (Comune di Bettola)	Conf. Pian. 13/07/06	a - pur avendo una buona qualità dell'aria, a Bettola si è deciso con ARPA di fare comunque una campagna di misura dell'inquinamento sulla statale della Val Nure, per individuare azioni di prevenzione.	a - l'utilizzo del mezzo mobile per campagne di caratterizzazione di territori non monitorati dalla rete provinciale è previsto nel Quadro Conoscitivo, par. 4.1
31	M. Chiesa (Comune di Vigolzone)	Conf. Pian. 13/07/06	a - il numero delle azioni deve essere ridotto, scegliendo quelle principali e più efficaci e calandole nelle singole realtà comunali.	a - per ogni settore ed ogni scala di tempo, le azioni sono state riordinate secondo il critério dell'efficacia
32	S. Fabbri (ARPA)	Conf. Pian. 13/07/06	a - le azioni devono essere esaminate singolarmente, evidenziandone criticità ed efficacia.	a - ogni azione è stata caratterizzata anche con un grado di efficacia;
33	E. Emani (Comune di Villanova)	Conf. Pian. 13/07/06	a - occorre precisare come sarà fatto rispettare il piano: ad es. se un Comune interviene, ma i suoi confinanti no, può venir meno l'efficacia dell'azione.	a - il PPRTQA non sarà uno strumento coercitivo, ma molto importante nel rendere omogenea l'azione dei Comuni sarà la Conferenza dei Sindaci inserita al Cap. 9 della Relazione;
34	A. Rabeschi (Comune di Sarmato)	Conf. Pian. 13/07/06	a - se un Comune non partecipa alla concertazione del piano, non deve avere un accesso facilitato ad eventuali finanziamenti disponibili; tuttavia questo principio non risolve il problema della mancanza di partecipazione di certi Comuni.	a - il principio della facilitazione dei Comuni che dimostrano di adottare concretamente le azioni di piano viene recepito nelle Norme Tecniche di Attuazione;
35	Regione Emilia Romagna	Contributo scritto prot. 66983 del 28/07/06	<p>Presenta i contenuti della Determinazione Dirig. 10205 del 21/07/06 in cui viene approvata la VALSAT del Doc. Preliminare, con particolare riferimento a (Allegato A):</p> <ul style="list-style-type: none"> • azioni previste nel settore produttivo, nella mobilità privata, nel trasporto pubblico, nel settore insediativo e terziario e nella formazione ed educazione; • presenza di elementi naturali nell'area interessata (il territorio provinciale), di siti della rete Natura 2000 e di aree protette; • assenza totale di interferenze tra le azioni previste dal Piano e il sistema ambientale. 	Lo studio di incidenza relativo agli effetti del Piano sulle aree della Rete Natura 2000 è stato inserito nella VALSAT tenendo conto dei criteri suggeriti dalla Regione (VALSAT, cap. 6)
36	Regione Emilia Romagna	Contributo scritto prot. 68685 del 03/08/06	<p>Presenta i contenuti della Delibera G.R. 1016 del 17/07/06 che riporta le seguenti valutazioni:</p> <p>a - il contenuto generale del Piano è condiviso dalla Regione, con alcune osservazioni da recepire in fase di adozione;</p> <p>b - è necessario inserire nella Valsat uno "studio di incidenza" che verifichi le interferenze delle azioni di Piano con la presenza dei siti della rete Natura 2000;</p> <p>c - occorre prevedere l'adozione di azioni preventive degli episodi acuti di inquinamento, in anticipo rispetto al verificarsi degli eventi, utilizzando previsioni meteo, ecc.;</p> <p>d - nel settore agricolo deve essere avviata una sensibilizzazione volta a promuovere le buone tecniche di gestione, anche in relazione alla concimazione azotata e alle caratteristiche della dieta zootecnica;</p> <p>e - nel settore produttivo e residenziale deve essere prevista la realizzazione di centrali di cogenerazione, considerando anche l'eventualità di alimentazione a biomasse;</p> <p>f - gli interventi previsti per il comparto produttivo devono essere previsti sia per la zona A che per la B;</p> <p>g - è auspicabile la sottoscrizione di un protocollo (o accordo di programma) tra Provincia e Comuni, analogo a quello sottoscritto tra Regione, Province e Capoluoghi;</p>	<p>a - osservazione condivisa;</p> <p>b - nella VALSAT è stato inserito lo studio di incidenza;</p> <p>c - tutto il piano di azioni previsto dal PPRTQA è preventivo alla manifestazione dell'inquinamento atmosferico; inoltre è stato inserito ad hoc il par. 6.5 della Relazione "Gestione delle emergenze", nel quale si prevede l'adozione in anticipo di azioni specifiche per prevenire gli episodi acuti;</p> <p>d - nelle azioni relative al settore produttivo (par. 7.3.1 della Relazione) è stata inserita una azione dedicata al settore agricolo (n. 12) che risponde ai requisiti richiesti;</p> <p>e - la cogenerazione è stata prevista nella Az. 8 del par. 7.3.1 della Relazione (settoré produttivo) e nella Az. 5 del par. 7.3.3 (settoré insediativo);</p> <p>f - nelle azioni del par. 7.3.1 della Relazione si sono assunti come soggetti tutti i Comuni della provincia, senza distinzione alle Zone;</p> <p>g - nel cap. 8 della Relazione (Coordinamento delle azioni) è stata inserita l'opportunità di sottoscrivere appositi Accordi di Programma tra Provincia e Comuni, finalizzati all'adozione effettiva dei provvedimenti previsti dal Piano;</p>

			<p>h - si suggerisce di valutare con attenzione il riposizionamento delle stazioni della rete provinciale di monitoraggio della qualità dell'aria;</p> <p>i - nel cap. 9.2 del Doc. Prel. (Azioni previste dal 3° e 4° Acc. di Progr.) deve essere inserito un sotto capitolo 9.2.1 "Azioni avviate di concerto con la Regione" (riportato);</p> <p>j - nel cap. 6 del Doc. Prel. (Quadro Normativo di base) occorre ricordare il recepimento del Protocollo di Kyoto da parte della Regione tramite il PRIT, inserendo un opportuno paragrafo (riportato);</p> <p>k - nel cap. 8.2 del Doc. Prel. (Strategia di Piano) va modificato il 3° comma relativamente al servizio ferroviario regionale, come riportato;</p> <p>l - nel cap. 9.3.4 del Doc. Prel. (Trasporto Pubblico Locale) va modificato il comma p (studio di fattibilità della metropolitana leggera urbana) e aggiunto un comma q (interscambio modale nel servizio ferroviario regionale), riportato;</p>	<p>h - il piano di riconfigurazione della rete provinciale e regionale di monitoraggio è sinteticamente descritto nel Quadro Conoscitivo, par.4.1; la Conferenza dei Sindaci potrà fare proposte in questo senso ad ARPA e Regione;</p> <p>i - è stato inserito nella Relazione il par. 7.2.1 come proposto;</p> <p>j - il riferimento al PRIT 98 è stato inserito nel par. 4.1 ("Norme di riferimento") della Relazione;</p> <p>k - Il riferimento è stato inserito nel par. 6.2 della Relazione (Strategia di Piano), 3° comma;</p> <p>l - La modifica del riferimento allo studio di fattibilità del sistema ferroviario metropolitano è stata inserita nell'Az. 30 del par. 7.3.2 della Relazione; il nuovo comma sull'interscambio modale è stato inserito come nuova Az. 31 nel par. 7.3.2 della Relazione;</p>
37	Ass. Ambiente e Lavoro	Contributo scritto prot. 72572 del 23/08/06	<p>a - E' carente la documentazione sui rapporti quantitativi tra le emissioni delle diverse fonti e le rispettive conseguenze sulla salute della popolazione: questo è molto importante per dimostrare che il traffico veicolare è la principale causa di deterioramento della qualità dell'aria ai fini della salute pubblica; per giungere a queste conclusioni sarebbe opportuno procedere a simulazioni modellistiche;</p> <p>b - nel quadro conoscitivo va ridotto il peso relativo dato al particolato secondario originato dai grandi impianti di combustione, che rappresenta mediamente il valore di fondo delle concentrazioni in aria ed è costituito principalmente da composti chimici relativamente innocui, al contrario del particolato emesso dal traffico veicolare;</p> <p>c - occorre stimare le dosi complessive di esposizione della popolazione, e cioè il prodotto tra concentrazioni inalate e numero di persone esposte, al fine di evidenziare la maggiore importanza di provvedimenti rivolti ai centri urbani;</p> <p>d - non è sufficientemente valutato il contributo della metanizzazione delle centrali termoelettriche piacentine sullo stato generale della qualità dell'aria;</p> <p>e - non è possibile penalizzare la grande distribuzione attraverso disincentivi alla mobilità verso i centri commerciali esterni all'area urbana;</p> <p>f - la lista delle azioni di Piano è troppo lunga e priva di una gerarchia di priorità;</p> <p>g - il protocollo di intesa tra Comune, Provincia e Cementirosi deve essere rivisto, affinché l'Azienda prenda provvedimenti non più a posteriori dopo il superamento dei limiti, ma a priori sulla base delle previsioni dell'Arpa;</p> <p>h - non è giusto promuovere con denaro pubblico incentivi al TPL riservati ai dipendenti pubblici, poiché sarebbe discriminatorio;</p> <p>i - nello sviluppo del sistema di mobilità su rotaia, alle tratte citate dal documento occorre aggiungere anche la tratta Piacenza-Bettola, che potrebbe assorbire una ingente domanda di pendolarismo locale.</p>	<p>a - È stato inserito a questo scopo il par. 3 della Relazione sugli aspetti sanitari dell'inquinamento atmosferico;</p> <p>b - Il particolato secondario viene citato nel Quadro Conoscitivo solo nel par. 2.1 (Sostanze inquinanti...), senza fare distinzione sulle sue origini;</p> <p>c - Il riferimento alla dose di esposizione per la popolazione dei centri urbani è stato inserito nel par. 3 della Relazione (Aspetti sanitari);</p> <p>d - la stima delle emissioni nello scenario attuale (2004) e nello scenario di riferimento (2010) è stata eseguita considerando la completa conversione a metano della Centrale Levante;</p> <p>e - nella Az. 27 del par. 7.3.2 della Relazione è stato tolto il riferimento alla tariffazione dei parcheggi, puntando esclusivamente alla (meno efficace) organizzazione di servizi di navette pubbliche e/o private verso la città;</p> <p>f - le azioni sono state riordinate in funzione dell'efficacia stimata;</p> <p>g - la verifica dei protocolli di intesa già siglati dagli enti locali o la definizione di nuovi accordi, finalizzati esplicitamente alla gestione delle emergenze, è stata inserita nel par. 8 della Relazione (Gestione delle emergenze);</p> <p>h - l'Az. 23 del par. 7.3.2 della Relazione è stata modificata per comprendere sia i dipendenti pubblici, sia quelli privati; le risorse dovranno essere reperite dai bilanci delle rispettive aziende, su voci connesse alle spese per il personale;</p> <p>i - il riferimento è stato inserito nella Az. 30 del par. 7.3.2 della Relazione;</p>
38	Comune di Caorso	Contributo scritto prot. 75220 del 04/09/06	<p>a - In generale le azioni previste dal 3° e 4° Accordo di Programma con la Regione sono difficilmente realizzabili nei piccoli Comuni, anche in quanto richiedono finanziamenti spropositati e non reperibili nei bilanci comunali; si richiede quindi di valutare assieme ai singoli Comuni interessati ed eventualmente contigui la possibilità di iniziative locali condivisibili e realizzabili.</p>	<p>a - l'adesione ai prossimi eventuali Accordi di Programma con la Regione potrà essere discussa in sede di Conferenza dei Sindaci prevista al Cap. 9 della Relazione;</p>
39	Comune di Coli	Contributo scritto prot. 78904 del	<p>a - E' necessario esaminare il problema dell'inquinamento del suolo nella zona montana, causato dall'abbandono dell'uomo e delle coltivazioni.</p>	<p>a - non rientra negli scopi del PPRTQA;</p>

		18/09/06		
40	Comune di Piacenza	Contributo scritto b.m. del 12/09/06	<p>a - nella parte relativa alla strategia di Piano occorre sviluppare maggiormente il dettaglio delle azioni, inserendo indicatori in grado di misurare l'efficacia dell'azione e di monitorare i risultati, e definendo obiettivi quantitativi per ogni indicatore;</p> <p>b - in merito al problema delle PM10 occorre potenziare le azioni regionali e sovra regionali, in coordinamento con quelle locali, date le caratteristiche trans provinciali del fenomeno;</p> <p>c - le azioni devono essere coordinate, coinvolgendo tutti i Comuni; questi Comuni devono essere stimolati esplicitamente dalla Provincia ad aderire all'Accordo di Programma regionale sulla qualità dell'aria;</p> <p>d - bisogna evidenziare con maggiore forza che ci troviamo di fronte ad un'emergenza sanitaria, e che le azioni devono essere scelte in funzione dell'efficacia nella riduzione delle concentrazioni inquinanti in aria;</p> <p>e - l'obiettivo principale da perseguire deve essere la riduzione di emissioni e concentrazioni di ossidi di azoto e polveri fini, sia per il loro effetto diretto sulla salute, sia quali precursori principali del particolato secondario;</p> <p>f - è necessario prevedere limitazioni progressivamente sempre più rigide alla circolazione dei veicoli più inquinanti: veicoli commerciali pesanti, veicoli commerciali leggeri diesel e auto diesel, veicoli commerciali leggeri benzina pre-euro e auto benzina pre-euro, ciclomotori e motocicli a 2 tempi pre-euro);</p> <p>g - le misure di limitazione della circolazione devono incominciare dai veicoli più vecchi e più inquinanti;</p> <p>h - occorre coinvolgere le società autostradali, le prefetture e le categorie economiche per estendere alle autostrade, alle statali e alle aziende i provvedimenti limitativi del traffico ed eventuali opere di compensazione ambientale;</p> <p>i - i provvedimenti di restrizione della circolazione devono essere accompagnati da adeguate azioni di incremento del trasporto pubblico e di informazione ai cittadini;</p> <p>j - la Provincia dovrà pervenire a Piani della Mobilità provinciale, relativi sia al trasporto pubblico extraurbano, sia al trasporto merci;</p> <p>k - è opportuno creare dei "Tavoli di lavoro sulla mobilità sostenibile", sia per l'emergenza che per gli interventi più strutturali, tra Provincia, Comuni, Prefettura, Arpa, Ausl;</p> <p>l - è necessario promuovere un confronto tra Enti Locali e Società Autostradali per la penalizzazione del transito dei veicoli più inquinanti tramite la strategia tariffaria, la limitazione delle velocità in prossimità dei centri urbani, interventi strutturali per la limitazione dell'impatto ambientale, compensazioni, ecc.;</p> <p>m - occorre considerare l'efficacia delle azioni di piano anche sotto il profilo del bilancio serra;</p> <p>n - relativamente al trasporto merci, la piattaforma di scambio per l'ingresso delle merci in città è stata dimostrata antieconomica; sono già state studiate possibilità alternative e altrettanto efficaci da parte dello studio di ITL, da riportare;</p> <p>o - tra le azioni già avviate dal Comune di Piacenza mancano quelle intraprese nell'ambito del PGTU (elencate);</p> <p>p - vanno specificate meglio le azioni previste a livello di pianificazione territoriale e urbanistica: quali norme nei PSC e RUE finalizzate alla promozione del risparmio energetico, ecc.;</p> <p>q - si propone di inserire per ogni azione almeno un indicatore di efficacia ed un obiettivo quantitativo per l'indicatore;</p> <p>r - devono essere inserite esplicite azioni finalizzate a ridurre il carico inquinante delle</p>	<p>a - La definizione degli indicatori è stata affrontata nell'ambito della VALSAT;</p> <p>b - Il problema del coordinamento inter provinciale e inter regionale delle azioni è stato inserito nel Cap. 9 della Relazione (Coordinamento delle azioni);</p> <p>c - Come al precedente punto b);</p> <p>d - La rilevanza degli aspetti sanitari del problema è stata inserita nel par. 3 della Relazione;</p> <p>e - L'obiettivo è pienamente condiviso dal PPRTQA e chiaramente espresso nel par. 6.1 della Relazione;</p> <p>f - Questa azione è prevista sia dagli accordi di programma con la Regione, sia come prima azione del par. 7.3.2. (Mobilità) della Relazione;</p> <p>g - È il senso della az. 1 del par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>h - L'apertura di tavoli di confronto su autostrade e statali è stata prevista nelle az. 8 e 9 del par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>i - La promozione del TPL è stata esplicitamente prevista nelle az. 17, 18, 22 e 23 del par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>j - i Piani Provinciali del Traffico per la viabilità extraurbana sono previsti dal Nuovo Codice della Strada, art. 36; il Piano sarà predisposto dalla Provincia;</p> <p>k - questa è un'iniziativa positiva che può essere proposta in sede della "Conferenza dei Sindaci" prevista dal Cap. 9 della Relazione;</p> <p>l - come al precedente punto h);</p> <p>m - l'aspetto delle emissioni climalteranti non è stato espressamente affrontato in questo Piano, poiché non direttamente connesse con l'inquinamento atmosferico dannoso alla salute umana; dovrà costituire oggetto di una pianificazione a parte; resta comunque evidente che tutta la strategia di Piano finalizzata alla riduzione dell'uso di combustibili fossili è altresì efficace nella riduzione delle emissioni serra;</p> <p>n - l'az. 26 del par. 7.3.2 della Relazione è stata modificata allo scopo di comprendervi anche soluzioni economicamente più accettabili;</p> <p>o - i riferimenti sono stati riportati nella Relazione, par. 7.1, comma p);</p> <p>p - I principi generali da recepire sono stati sinteticamente citati nelle az. 10 del par. 7.3.1 della Relazione, nella az. 10 del par. 7.3.2, nella az. 3 del par. 7.3.3;</p> <p>q - Gli indicatori principali da impiegare nel monitoraggio del Piano sono riportati nella VALSAT;</p> <p>r - Questo compito spetterà al tavolo di confronto previsto dalla az. 9 del par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>s - La modifica è stata apportata nella az. 3 del par. 7.3.2 della Relazione; i mezzi Euro 3 sono previsti anche dall'Accordo di Programma con la Regione 2006-2007;</p>

			<p>autostrade;</p> <p>s - nelle condizioni da inserire nei capitolati d'appalto per le opere pubbliche va previsto l'utilizzo di mezzi omologati almeno Euro3 e non solo Euro2;</p> <p>t - è opportuno confrontarsi con i PPRTQA di Bologna e di Ferrara e con le relazioni della Commissione Nazionale Emergenza Inquinamento Atmosferico;</p> <p>u - l'impatto del traffico di attraversamento urbano da parte delle grandi statali sarebbe ridotto se i provvedimenti di limitazione fossero presi da tutti i Comuni coinvolti, almeno nella Zona A; in caso contrario il Comune di Piacenza dovrebbe prendere provvedimenti di restrizione dell'ingresso in città da parte dei residenti esterni;</p> <p>v - si propone di utilizzare gli eventuali finanziamenti provenienti dalle compensazioni ambientali dai gestori autostradali solo per quei Comuni che aderiranno all'Accordo di Programma con la Regione;</p> <p>w - occorre citare esplicitamente i canali di reperimento delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione delle azioni di piano, a livello europeo, nazionale, regionale, provinciale e comunale; in particolare deve essere stanziato un fondo nel bilancio provinciale, mentre nei bilanci comunali dovranno essere destinati a finanziare le azioni del piano i proventi dalle sanzioni per le infrazioni stradali, eventuali finanziamenti derivanti da accordi volontari con privati e con le società autostradali.</p>	<p>t - I PPRTQA delle altre province emiliane sono stati preliminarmente considerati per la stesura del presente Piano;</p> <p>u - I provvedimenti di limitazione del traffico sono stati estesi ai Comuni dell'agglomerato (az. 1 del par. 7.3.2 della Relazione), ovviamente nei limiti presenti in ogni realtà comunale; il coordinamento delle azioni dei Comuni dovrà in ogni caso essere affrontato in sede di "Conferenza dei Sindaci" prevista nel Cap. 9 della Relazione;</p> <p>v - le compensazioni ambientali di una infrastruttura sono finalizzate esplicitamente a tutelare il territorio danneggiato da quella infrastruttura, e non possono essere destinate ad altri territori;</p> <p>w - Questo è stato fatto per le poche azioni per le quali esistono canali di finanziamento accertati; è previsto un fondo provinciale da dedicare alle azioni di Piano; i proventi delle sanzioni per le infrazioni stradali sono già esattamente destinati secondo l'art. 208 del Nuovo Codice della Strada;</p>
41	G. Compiani (Comune di Fiorenzuola)	Conf. Pian. 12/09/06	<p>a - Le azioni devono essere maggiormente caratterizzate a livello del singolo Comune; ad es. per Fiorenzuola il collegamento ferroviario dell'area produttiva Barabasca e il problema delle emissioni di ammoniaca dagli allevamenti;</p> <p>b - la promozione delle certificazioni Emas deve essere considerata a breve termine, perché avviabile da subito;</p> <p>c - l'incremento delle piantumazioni anche urbane deve essere considerato un'azione a breve termine, perché attuabile immediatamente, anche agendo sui regolamenti edilizi.</p>	<p>a - Ogni Comune dovrà poi tradurre le azioni di Piano in scelte amministrative locali: non è possibile in questo contesto individuare tutte le possibili soluzioni comunali;</p> <p>b - La promozione delle certificazioni Emas è stata inserita in una più generale azione di promozione dell'efficienza energetico-ambientale delle imprese (az. 11, par. 7.3.1 della Relazione), che richiederà tempi medio-lunghi di realizzazione;</p> <p>c - Trattandosi di un'azione ad efficacia modesta e comunque differita, è stata lasciata nelle azioni a lungo termine; in ogni caso i tempi di formulazione e approvazione dei RYE non sono certamente brevi;</p>
42	S. Gallinari (Comune di Sarmato)	Conf. Pian. 12/09/06	<p>a - sottolinea l'importanza delle certificazioni Emas e propone che venga richiesta la certificazione per le nuove attività produttive o commerciali, o addirittura per interi nuovi comprensori produttivi;</p> <p>b - occorre dare maggiore rilievo al passaggio del trasporto merci da gomma a rotaia per gli insediamenti produttivi e commerciali nuovi ed esistenti.</p>	<p>a - l'esclusività del requisito della certificazione per i nuovi insediamenti produttivi o commerciali è eccessivamente restrittiva; resta comunque confermato il principio della promozione (Relazione, par. 7.3.1, Az. n. 11);</p> <p>b - È stato inserito il riferimento al trasporto su ferro nella az. 10 del par. 7.3.1 della Relazione;</p>
43	G. Biasini (ARPA)	Conf. Pian. 12/09/06	<p>a - va rimarcato che la qualità dell'aria della provincia risente fortemente delle condizioni al contorno e dei fattori climatici;</p> <p>b - il monitoraggio del piano dovrà essere eseguito sulla base dei catasti delle sorgenti, già in forma digitale ed aggiornati in tempo reale;</p> <p>c - importante prevedere la stima delle emissioni dovute alla mobilità indotta, da richiedere a tutte le nuove attività.</p>	<p>a - L'influenza delle emissioni esterne alla provincia è ben trattata nel par. 2.12 del Quadro Conoscitivo (Condizioni al contorno);</p> <p>b - Il riferimento è stato inserito nel Cap. 10 della Relazione (Monitoraggio del Piano);</p> <p>c - La stima è prevista nell'ambito della az. 6, par. 7.3.1 della Relazione;</p>
44	F. Callori (Comune di Caorso)	Conf. Pian. 12/09/06	<p>a - occorre un coordinamento provinciale delle azioni, per evitare che qualche Comune agisca isolatamente con danno dei confinanti;</p> <p>b - l'adozione delle BAT deve essere richiesta sia alle nuove attività che alle attività esistenti;</p> <p>c - l'obbligo di copertura dei trasporti di materiali polverulenti deve essere richiesto a tutti i Comuni indistintamente;</p>	<p>a - Il coordinamento delle azioni è stato previsto nel Cap. 9 della Relazione (Coordinamento delle azioni e conferenza dei sindaci);</p> <p>b - L'adozione delle BAT è prevista dai criteri CRIAER, da adottarsi come specificato nella az. 4 del par. 7.3.1 della Relazione;</p>

			<p>d - i principi di limitazione preventiva delle emissioni nella pianificazione urbanistica deve essere richiesto a tutti i Comuni, e non solo a quelli che devono ancora elaborare il proprio PSC, per non penalizzare solo alcuni Comuni;</p> <p>e - nel settore agricolo l'ammodernamento del parco macchine è praticamente irrealizzabile, mentre bisognerebbe promuovere più decisamente l'utilizzo energetico del biogas.</p>	<p>c - L'obbligo è stato esteso a tutti i Comuni nella Az. 7 del par. 7.3.1 della Relazione;</p> <p>d - I Comuni che hanno già approvato il proprio PSC dovranno adeguarlo ai principi sanciti dal Piano come espresso nelle Norme Tecniche di Attuazione;</p> <p>e - L'ammodernamento del parco macchine è stato messo all'ultimo posto nelle iniziative di promozione della az. 12 del par. 7.3.1 della Relazione, mentre produzione e utilizzo di biogas sono stati messi al primo posto nella medesima azione;</p>
45	A. Barocelli (Comune di Gragnano)	Conf. Pian. 12/09/06	<p>a) chiede maggiore attenzione da parte della Provincia verso la mobilità indotta dai nuovi insediamenti produttivi e residenziali;</p> <p>b) occorre limitare il traffico pesante di inerti da cave o spostarlo in periodi meno critici per l'accumulo delle polveri fini;</p> <p>c) propone di sostenere anche materialmente le aziende che decidono di sfruttare energeticamente il biogas (una già presente nel proprio Comune).</p>	<p>a - Questo principio viene sancito nella az. 10 del par. 7.3.2 della Relazione, nell'ambito delle funzioni di pianificazione urbanistica e territoriale di Comuni e Provincia;</p> <p>b - i Comuni individuano nel proprio PAE la viabilità da utilizzare per il trasporto degli inerti dalle cave, e danno l'autorizzazione ai singoli progetti di cava con adeguate prescrizioni sulle modalità di trasporto; oltre a ciò resta l'obbligo di copertura dei trasporti polverulenti (az. 7, par. 7.3.1 della Relazione);</p> <p>c - nell'ambito della promozione prevista all'az. 12 del par. 7.3.1 della Relazione, è possibile rinvenire risorse economiche: è attualmente aperto un bando di finanziamento da hoc della Regione;</p>
46	A. Lombardelli (Comune di Lugagnano)	Conf. Pian. 12/09/06	<p>a) nei Comuni con particolari criticità (come Lugagnano) occorre richiedere limiti di emissione più bassi di quelli previsti dalla normativa vigente;</p> <p>b) si possono prevedere anche accordi tra Comuni ed Aziende per adottare sistemi di gestione a minor impatto ambientale;</p> <p>c) con i filtri anti particolato (FAP) si possono ridurre drasticamente le emissioni di polveri fini dei camion pesanti;</p> <p>d) con le prossime autorizzazioni IPPC bisognerà andare oltre gli attuali limiti di emissione.</p>	<p>a - L'abbassamento dei limiti di emissione previsti dal CRIAER, laddove consentito dalle BAT, è stato previsto nella az. 4 del par. 7.3.1 della Relazione;</p> <p>b - Questa possibilità è stata prevista nella az. 3 del par. 7.3.1 della Relazione;</p> <p>c - Questa possibilità è stata aggiunta nella az. 3 del par. 7.3.1 della Relazione, in relazione alla sottoscrizione di accordi volontari tra aziende e enti;</p> <p>d - come al precedente punto b);</p>
47	C. Crevani (AUSL)	Conf. Pian. 12/09/06	<p>a - la situazione attuale della qualità dell'aria pone un problema immediato di tutela della salute pubblica, perché i danni sono accertati e reali, come dimostrano le indagini sulle patologie respiratorie infantili eseguite a Piacenza e l'indagine europea condotta nei principali centri metropolitani; in tutta la pianura piacentina sono stati superati gli standard di qualità per pm10 e Ozono, e pertanto occorre prendere provvedimenti decisivi e immediati; ogni nuova attività produttiva o commerciale che introduce nuove emissioni provoca un inevitabile peggioramento della qualità dell'aria e potrebbe essere sempre più difficile autorizzarla.</p>	<p>a - Per sottolineare l'importanza degli aspetti sanitari è stato aggiunto il par. 3 della Relazione;</p>
48	P. Pagotto (Regione E.R.)	Conf. Pian. 12/09/06	<p>a - i limiti di emissione potrebbero essere ulteriormente abbassati almeno in 2 comparti produttivi: i grandi impianti termici e l'impiego di composti organici volatili;</p> <p>b - occorre prevedere un sistema normativo per incentivare le aziende ad adottare le tecnologie produttive più moderne ed efficienti nella riduzione delle emissioni, più che agire sulle sanzioni;</p> <p>c - il monitoraggio del piano dovrà essere svolto sulla base delle misure eseguite da Arpa ed utilizzando anche parametri non espressamente previsti dalla legge, come ad es. le statistiche triennali;</p> <p>d - per il monitoraggio del piano occorre adottare un metodo univoco accettato da</p>	<p>a - La possibilità di abbassare i limiti di emissione rispetto ai criteri CRIAER, qualora consentito dalle BAT, è stata prevista nella az. 4 del par. 7.3.1 della Relazione;</p> <p>b - Questo è in effetti il principio che ispira gli interventi di piano al livello del settore produttivo, come espresso nel par. 6.2 della Relazione e nelle relative azioni del par. 7.3.1;</p> <p>c - Il monitoraggio sarà eseguito con la collaborazione di ARPA, come espresso nel Cap. 10 della Relazione; in questo contesto è stato aggiunto anche il riferimento a possibili elaborazioni statistiche non convenzionali;</p>

			<p>tutti, con cui stimare gli effetti ottenuti da ogni azione su ogni comparto economico: a questo proposito possono essere adottati i modelli di simulazione di APAT, ARPA ed ENEA;</p> <p>e - bisognerebbe richiedere il ritorno alla tassazione ecologica (ecotax), che in diversi paesi ha spinto le aziende a innovare le proprie tecnologie produttive riducendo le emissioni, e ha drenato risorse per consentire allo stato di realizzare le infrastrutture necessarie.</p>	<p>d - Il riferimento all'utilizzo di modelli di simulazione è stato inserito nel Cap. 10 della Relazione;</p> <p>e - È un compito che riguarda il legislatore statale;</p>
49	Comune di Caorso	Contributo scritto prot. 79664 del 19/09/06	<p>Rispetto alle azioni proposte per il settore produttivo, si rileva che:</p> <p>a) l'adozione delle BAT prevista per le nuove autorizzazioni dovrebbe essere estesa anche alle aziende esistenti;</p> <p>b) anche la procedura di valutazione delle emissioni da mobilità indotta preventiva all'autorizzazione dovrebbe essere estesa alle attività industriali esistenti;</p> <p>c) è necessario che l'obbligo di trasporto coperto di materiali pulverulenti sfusi sia deciso da tutti i Comuni ed anche dalle province limitrofe;</p> <p>d) i criteri di compatibilità ambientale nella pianificazione delle aree produttive possono penalizzare i Comuni che non hanno ancora previsto nei propri PRG/PSC significative aree di espansione produttiva;</p> <p>e) si chiede alla Provincia un pronunciamento chiaro ed univoco sulla ammissibilità di impianti per la produzione di biogas;</p> <p>f) non sembra realistica l'azione di promozione dell'ammodernamento del parco macchine agricolo;</p> <p>g) i costi del risanamento ambientale non devono ricadere sulle singole imprese, che vedrebbero così penalizzata la propria competitività con il rischio di un aumento della disoccupazione;</p> <p>h) è necessario un coordinamento delle azioni intraprese da tutti i Comuni della provincia, per evitare comportamenti isolati di qualche Comune (ad es. Piacenza) che potrebbero penalizzare in modo discriminatorio i cittadini di altri Comuni.</p>	<p>a - Come al punto b) del Contributo n. 44;</p> <p>b - Il riferimento è stato inserito nella az. 6 del par. 7.3.1 della Relazione;</p> <p>c - Come al punto c) del Contributo n. 44; l'estensione alle altre Province non può competere a questo piano, ma potrebbe essere materia di trattativa nel coordinamento previsto al Cap. 9 della Relazione;</p> <p>d - Come al punto d) del Contributo n. 44;</p> <p>e - Sotto il profilo della qualità dell'aria, come al punto e) del Contributo n. 44;</p> <p>f - Come al punto e) del Contributo n. 44;</p> <p>g - L'utilizzo di BAT richiede investimenti che non possono che essere sostenuti dall'impresa, ma essendo un criterio applicato universalmente, non dovrebbe penalizzare la competitività;</p> <p>h - Il coordinamento delle azioni è previsto dal Cap. 9 della Relazione;</p>
50	M. Niccoli (Comune di Alseno)	Conf. Pian. 27/09/06	<p>a - nell'azione 29 relativa alla mobilità va tolto il riferimento alla stazione di Alseno, non più attiva;</p> <p>b - è opportuno insistere sulle azioni di moderazione della mobilità e del traffico sulla strada; i controlli da parte delle polizie municipali potrebbero essere associati al controllo degli scarichi dei veicoli ed autofinanziarsi con i proventi delle sanzioni;</p> <p>c - occorre puntare molto sulla formazione ed educazione al risparmio energetico nel settore dell'edilizia, puntando anche sui possibili vantaggi economici degli investimenti;</p> <p>d - la promozione dell'uso della bicicletta è più adatto al capoluogo, mentre nei piccoli comuni avrebbe uno scopo più educativo;</p> <p>e - importante prendere provvedimenti sugli attraversamenti dei centri urbani da parte delle statali, ma sono provvedimenti che un piccolo Comune non potrà mai prendere da solo, a causa del costo di soluzioni di viabilità alternativa.</p>	<p>a - Il riferimento è stato sostituito con Fiorenzuola (az. 28 del par. 7.3.2 della Relazione), ma ciò non toglie che la stazione di Alseno possa essere riattivata;</p> <p>b - Gli interventi di traffic calming sono previsti dalla az. 11 del par. 7.3.2 della Relazione, e il controllo delle emissioni dall'az. 7; la finalizzazione dei proventi delle sanzioni è prevista dagli art. 24 e 29 delle NTA;</p> <p>c - È l'oggetto delle azioni previste al par. 7.3.3 della Relazione;</p> <p>d - L'az. 16 del par. 7.3.2 della Relazione è stata riferita ai Comuni dell'agglomerato: infatti l'uso della bicicletta ha anche una azione educativa nel disincentivare l'uso dell'auto sui brevi percorsi;</p> <p>e - Il tavolo di trattativa con ANAS previsto dall'az. 8 del par. 7.3.2 della Relazione vede coinvolti Provincia, Comuni, Prefettura;</p>
51	W. Argellati (Comune di Vigolzone)	Conf. Pian. 27/09/06	<p>a - come già sostenuto all'inizio del percorso della Conferenza, occorre selezionare le azioni più efficaci per raggiungere lo scopo del miglioramento della qualità dell'aria: lo sviluppo del teleriscaldamento, la promozione del trasporto ferroviario, l'adozione di motori meno inquinanti; occorre mettere in ordine le azioni sulla base della loro efficacia e concentrare gli sforzi su quelle più efficaci: questo è un sistema migliore per tutelare la salute pubblica.</p>	<p>a - Le azioni sono state riordinate per ogni settore e scala di tempo in ordine di efficacia;</p>
52	A. Fagnoni (Comune di	Conf. Pian.	<p>a - occorre dare maggiore forza ai Comuni nei futuri tavoli di concertazione con ANAS</p>	<p>a - Questo è proprio lo scopo dei tavoli di concertazione previsti;</p>

	Pontenure)	27/09/06	<p>e Soc. Autostrade per provvedimenti di moderazione del traffico sulle rispettive arterie;</p> <p>b - d'accordo sulla promozione della mobilità dei passeggeri su rotaia in alternativa all'auto, per la quale occorrerebbe rendere più efficiente e tempestivo il servizio di Trenitalia per i pendolari;</p> <p>c - bisogna promuovere anche il trasporto merci su rotaia, per ridurre il passaggio di mezzi pesanti attraverso i centri urbani.</p>	<p>b - L'az. 28 del par. 7.3.2 della Relazione prevede il coinvolgimento di Regione e Trenitalia proprio a questo scopo;</p> <p>c - La precedenza all'uso del trasporto su rotaia è stata sancita nell'ambito della pianificazione urbanistica e territoriale nella az. 10 del par. 7.3.1 della Relazione;</p>
53	F. Callori (Comune di Caorso)	Conf. Pian. 27/09/06	<p>a - è necessario un coordinamento delle azioni di piano, per evitare iniziative isolate di qualche Comune: indispensabile anche per coordinare l'accesso ad eventuali risorse disponibili all'interno dell'Accordo di Programma e del Piano stesso;</p> <p>b - l'apertura di tavoli di trattativa con ANAS e le società autostrade è una buona occasione, ma i risultati sono alquanto improbabili: è meglio prospettare delle ipotesi di viabilità alternativa agli attraversamenti stradali;</p> <p>c - con l'appoggio della Provincia, azionista di Centropadane, bisogna chiedere a questa società di dare la priorità agli interventi di mitigazione dell'impatto ambientale sui centri urbani;</p> <p>d - le azioni di promozione del TPL devono essere considerate a breve termine, perché possono essere avviate da subito e dare risultati concreti in poco tempo: ci sono ancora dei Comuni che non hanno trasporti pubblici nei giorni festivi;</p> <p>e - d'accordo con la modifica e l'armonizzazione degli orari delle scuole e dei servizi pubblici per ridurre le punte di traffico urbano.</p> <p>f - d'accordo sull'importanza di una riunione dei Comuni dell'agglomerato per una estensione dell'Accordo di Programma con la Regione; occorre chiarire se le risorse previste dall'Accordo sono accessibili anche agli altri Comuni oltre al Capoluogo.</p>	<p>a - Come al punto h) del Contributo n. 49;</p> <p>b - Il riferimento alla viabilità alternativa agli attraversamenti dei centri urbani da parte delle statali, comunque da affrontare con ANAS, è stato inserito nella az. 8 del par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>c - Questo sarà uno degli argomenti del tavolo previsto dalla az. 9 del par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>d - Le azioni di promozione del TPL sono state mantenute a medio termine in quanto richiedono comunque interventi preliminari non indifferenti; le azioni previste a breve termine devono essere viste anche come azioni finalizzate ad agire sul lato della domanda di trasporto pubblico;</p> <p>e - confermato;</p> <p>f - la riunione rappresenta una azione contingente e non fa parte delle azioni previste dal Piano, ma l'adesione ai futuri accordi di programma con la regione potrebbe essere affrontata in sede di Conferenza dei Sindaci prevista al Cap. 9 della Relazione;</p>
54	G. Compiani (Comune di Fiorenzuola)	Conf. Pian. 27/09/06	<p>b - è necessario convocare una riunione dei Comuni dell'agglomerato per promuovere l'adesione all'Accordo di programma con la Regione ed armonizzare le iniziative da intraprendere per le prossime emergenze invernali.</p>	<p>a - come al punto f) del Contributo n. 53; in ogni caso il tema della gestione delle emergenze invernali è stato aggiunto al par. 8 della Relazione;</p>
55	S. Fabbri (ARPA)	Conf. Pian. 27/09/06	<p>a - bisogna distinguere tra i provvedimenti congiunturali per l'emergenza invernale, previsti dall'Accordo di Programma, e le azioni permanenti e durature previste dal Piano;</p> <p>b - occorre inserire anche per la mobilità e il residenziale il principio del monitoraggio del Piano entro un dato termine, per poter correggere i comportamenti in funzione del bilancio dei risultati.</p>	<p>a - è confermato dal testo della Relazione, in cui il tema della gestione delle emergenze invernali è stato inserito in un paragrafo indipendente (par. 8);</p> <p>b - il principio del monitoraggio del Piano è stato trattato in un paragrafo unico valido per tutte le azioni di tutti i settori (Cap. 10 della Relazione);</p>
56	P. Pagotto (Regione E.R.)	Conf. Pian. 27/09/06	<p>a - le azioni tese al rallentamento della velocità negli attraversamenti urbani potrebbero paradossalmente incrementare l'inquinamento atmosferico; bisogna individuare la velocità ottimale che riduce le emissioni dei motori;</p> <p>b - occorre anche considerare il problema degli spazi occupati dagli autoveicoli in sosta, che rendono lo scorrimento più difficoltoso, e quindi prevedere azioni di riduzione degli spazi di sosta a favore di quello dedicato alla circolazione, nonché l'obbligo di parcheggi interni per tutti i nuovi insediamenti;</p> <p>c - gli Accordi di Programma con la Regione sono una misura provvisoria che diventerà obsoleta una volta approvati i Piani di risanamento.</p>	<p>a - le azioni di moderazione della velocità sono state convertite in azioni di moderazione della mobilità negli attraversamenti urbani; la definizione delle modalità tecniche per perseguire questo obiettivo dovranno essere definite nei contesti previsti dalla az. 5 (viabilità provinciale) e 8 (viabilità statale) del par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>b - il riferimento alla fluidificazione della circolazione è stato inserito nella az. 11 del par. 7.3.2 della Relazione; l'obbligo dei parcheggi interni rientra invece nei riferimenti inseriti nella az. 10 del par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>c - l'adesione agli Accordi di Programma con la Regione costituisce materia di discussione della Conferenza dei Sindaci proposta al Cap. 9 della Relazione;</p>
57	A. Lombardelli	Conf. Pian.	<p>a - più che aggiungere nuove azioni più o meno efficaci, occorre invece individuare le</p>	<p>a - il dettaglio delle azioni a livello comunale sarà compito</p>

	(Comune di Lugagnano)	27/09/06	<p>principali fonti di inquinamento e i soggetti che sono in grado di imporre le soluzioni giuste ai soggetti responsabili, Comune per Comune;</p> <p>b - la metanizzazione deve riguardare non tanto le singole abitazioni, quanto piuttosto le grandi aziende che hanno grandi consumi e grandi emissioni;</p> <p>c - occorrerebbe essere più precisi e circostanziati nelle azioni, individuando per ogni Comune esattamente le azioni necessari e i relativi responsabili.</p>	<p>successivo delle singole amministrazioni;</p> <p>b - il riferimento alla metanizzazione delle aziende è stato inserito nella az. 5 del par. 7.3.1 della Relazione;</p> <p>c - come al punto a);</p>
58	G. Cattanei (Comune di Castel S. Giovanni)	Conf. Pian. 27/09/06	<p>a - deve essere precisato chi dovrà far rispettare le direttive del piano, e con quali risorse finanziarie;</p> <p>b - è necessario scegliere delle azioni prioritarie e più efficaci;</p> <p>c - è opportuno che anche gli altri Comuni aderiscano all'Accordo di Programma per renderlo efficace: i Comuni della Val Tidone si sono già dichiarati interessati.</p>	<p>a - la disponibilità di risorse finanziarie, laddove accertata, è stata riportata nella descrizione delle azioni; il rispetto delle azioni di Piano spetterà in ordine gerarchico a Comuni e Provincia, come è ricordato nelle Norme Tecniche;</p> <p>b - le azioni sono state riordinate per ogni settore e per ogni scala di tempo secondo l'efficacia stimata;</p> <p>c - l'adesione dei Comuni al corrente Accordo di Programma (2006-2007) è un problema contingente che esula da questo Piano, mentre la promozione dell'adesione ai futuri possibili Accordi sarà compito della Conferenza dei Sindaci, prevista al Cap. 9 della Relazione;</p>
59	R. Crenna (Comune di Cadeo)	Conf. Pian. 27/09/06	<p>a - importante trovare soluzioni al problema degli attraversamenti urbani da parte della grande viabilità statale e provinciale;</p> <p>b - importante promuovere il trasporto su rotaia di passeggeri e merci: qui occorre prendere provvedimenti rapidamente, prima della chiusura dei lavori della TAV, che si era esplicitamente impegnata a dare alla vecchia linea ferroviaria una più esplicita funzione di linea metropolitana dedicata al pendolarismo locale;</p> <p>c - sono assenti o troppo poco rilevanti le azioni relative al settore agricolo.</p>	<p>a - il problema è affrontato dalle az. 5 e 8 del par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>b - il problema è affrontato dalla az. 28 del par. 7.3.2 della Relazione che, a causa dei tempi verosimilmente non brevi di una trattativa con Trenitalia, è stata inserita nelle azioni a lungo termine;</p> <p>c - il contributo del settore agricolo alle emissioni inquinanti è il più limitato;</p>
60	G. Cerri (Comune di Piacenza)	Conf. Pian. 27/09/06	<p>a - nuova azione da inserire per i Comuni: l'obbligo di prevedere impianti centralizzati per riscaldamento nei nuovi insediamenti, come già previsto dal DLgs 152/2006;</p> <p>b - va evidenziato che Piano e Accordo di Programma sono una unica strategia di intervento a breve e lungo termine, infatti la prima azione ad alta efficacia per la mobilità del piano è la limitazione del traffico, azione centrale anche dell'Accordo;</p> <p>c - circa le condizioni nei capitolati d'appalto pubblici, occorre prevedere l'utilizzo di mezzi EURO3, come già previsto anche dall'Accordo;</p> <p>d - circa l'intermodalità del trasporto merci nei centri urbani, va esclusa l'ipotesi della piattaforma di interscambio, perché è stato dimostrato che con i flussi commerciali di Piacenza è una soluzione economicamente insostenibile, mentre si potrebbe agire sugli orari, ecc.;</p>	<p>a - il riferimento è stato recepito nella az. 6 del par. 7.3.3 della Relazione, richiedendo ai Comuni di fissare la soglia dimensionale oltre la quale prevedere gli impianti centralizzati;</p> <p>b - il riferimento è importante ed è stato aggiunto nel par. 7.2 della Relazione;</p> <p>c - è stata inserita la modifica nell'az. 3 del par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>d - l'az. 26 del par. 7.3.2 della Relazione è stata modificata in questo senso;</p>
61	Comune di Caorso	Contributo scritto prot. 83923 del 04/10/06	<p>a - a Caorso è impossibile realizzare il blocco del traffico nel centro urbano, previsto dall'Accordo di Programma con la Regione;</p> <p>b - i provvedimenti di moderazione del traffico negli attraversamenti dei centri urbani tramite una riduzione della velocità massima rischiano di essere inutili o addirittura controproducenti; è preferibile individuare percorsi alternativi e darne la massima divulgazione;</p> <p>c - rispetto all'apertura di un tavolo di trattativa con le Società delle autostrade, si fa notare che l'A21 ha già preventivato i propri investimenti fino al 2011; come membro del CDA di Centropadane, la Provincia può spingere perché vengano privilegiati gli investimenti nei Comuni piacentini;</p> <p>d - riguardo alla differenziazione degli orari dei servizi pubblici (scuole...) per ridurre le emissioni da traffico nelle ore di punta, Caorso ha già preso iniziative sull'orario di ingresso a scuola, mentre per l'orario di uscita sembra impossibile apportare</p>	<p>a - i blocchi e le restrizioni sono ovviamente impossibili sugli attraversamenti della viabilità statale e provinciale; per questo motivo è stato inserito nella az. 1 del par. 7.3.2 della Relazione un criterio di adattamento alle particolarità del comune;</p> <p>b - la moderazione della velocità è stata convertita in moderazione della mobilità, le cui soluzioni tecniche dovranno essere individuate per ogni singolo centro urbano (az. 5 e 8 del par. 7.3.2 della Relazione); l'individuazione di eventuale viabilità alternativa è una possibilità che è stata inserita nella az. 8 già cit.;</p> <p>c - questo argomento dovrà essere oggetto del tavolo previsto dalla az. 9 del par. 7.3.2 della Relazione;</p>

			<p>modifiche;</p> <p>e - l'incremento delle zone pedonali e delle ztl con un obiettivo minimo del 15% non sembra fattibile nei Comuni minori;</p> <p>f - la promozione dei Mobility Manager non sembra realizzabile nei Comuni minori (come Caorso);</p> <p>g - l'ottimizzazione del servizio di TPL urbano ed extraurbano deve essere un'azione a breve termine;</p> <p>h - la promozione di car sharing e car pooling non sono condivisibili, in quanto danno scarsi risultati a fronte di costi notevoli;</p> <p>i - l'ipotesi delle piattaforme di scambio per l'ingresso delle merci in città su mezzi ecologici va verificata con appositi studi di fattibilità, per evitare che sia controproducente;</p> <p>j - la disincentivazione della mobilità individuale privata ai poli di attrazione esterni alla città si scontra con le regole del libero mercato e blocca lo sviluppo economico dei territori;</p> <p>k - la soglia dimensionale per l'installazione di impianti di cogenerazione nei nuovi insediamenti terziari e residenziali deve essere sufficientemente elevata per non penalizzare i piccoli comuni che in passato non hanno avuto occasioni di crescita economica;</p> <p>l - a causa delle crescenti ristrettezze di bilancio soprattutto nei piccoli Comuni, è improponibile il cofinanziamento comunale di iniziative private a favore di risparmio energetico, efficienza negli usi energetici finali, fonti rinnovabili;</p> <p>m - devono essere previsti contributi per i Comuni piacentini che si impegnano nelle azioni del Piano, sia di provenienza dall'Accordo di Programma con la Regione, sia di altra provenienza;</p> <p>n - va previsto un tavolo di coordinamento (conferenza dei sindaci) tra Provincia, Comune di Piacenza e Comuni dell'agglomerato;</p> <p>o - le azioni previste dal Piano non devono essere nè vincolanti nè ristrette, e consentire il libero sviluppo di ogni Comune;</p> <p>p - il Piano deve essere condiviso ed unico e non consentire iniziative indipendenti da parte di singoli Comuni.</p>	<p>d - l'iniziativa è molto positiva; il coordinamento di questo tipo di azioni può essere oggetto della Conferenza dei Sindaci prevista al Cap. 9 della Relazione;</p> <p>e - l'obiettivo del 15% è stato mutato in obiettivo medio in relazione alla dimensione del Comune;</p> <p>f - l'az. 14 del par. 7.3.2 della Relazione prevede la nomina dei MM negli enti "principali" (dimensionalmente);</p> <p>g - come al punto d) del Contributo n. 53;</p> <p>h - il Car Sharing è stato promosso anche dal punto di vista normativo dal DMA 27/3/98, che ha dato origine ad un cospicuo finanziamento statale delle iniziative, alla diffusione dei progetti e a risultati più che soddisfacenti; si veda ad es. il rapporto http://www.trail.liguria.it/Mobil_passeggeri/Car-Sharing.htm; oggi l'iniziativa può essere intrapresa da società private, senza costi rilevanti per gli enti locali;</p> <p>i - l'alternativa alle piattaforme di scambio è stata inserita nella az. 26 del par. 7.3.2 della Relazione;</p> <p>j - l'az. 27 del par. 7.3.2 della Relazione è stata riformulata puntando su alternative efficienti ed efficaci di trasporto collettivo, pubblico e/o privato;</p> <p>k - gli impianti di cogenerazione, se concepiti in modo efficiente, non penalizzano affatto le aziende, poichè hanno un tempo di ritorno degli investimenti assolutamente remunerativo; la soglia dimensionale dovrà comunque essere definita dai Comuni;</p> <p>l - le azioni di promozione previste dalle az. 8 e 11 del par. 7.3.1 della Relazione non devono essere costituite necessariamente da interventi di cofinanziamento pubblico, anzi: l'ente pubblico dovrebbe occuparsi dell'informazione e della attivazione di servizi di supporto (sportelli informativi, consulenza, accordi con i produttori e gli installatori, ecc.), per illustrare come in questo settore i tempi di ritorno degli investimenti sono assolutamente brevi e remunerativi, e non richiedono alcun incentivo pubblico;</p> <p>m - il principio della facilitazione dei Comuni che dimostrano di adottare concretamente le azioni di piano viene recepito nelle Norme Tecniche di Attuazione</p> <p>n - la Conferenza dei Sindaci è stata inserita nel Cap. 9 della Relazione;</p> <p>o - talune delle azioni, concretizzabili senza particolari oneri da ogni Comune, saranno obbligatorie;</p> <p>p - il Piano sarà ovviamente vincolante per tutti i Comuni della Provincia; ciò non toglie la possibilità di singole azioni ulteriormente incisive, che potranno tuttavia essere discusse in sede di Conferenza dei Sindaci;</p>
62	F. Callori (Comune di Caorso)	Conf. Pian. 12/10/06	<p>a - apprezza la presenza di finanziamenti regionali su particolari azioni del Piano (conversione auto a metano, biogas), ma sottolinea la necessità di finanziamenti anche sulle restanti azioni;</p> <p>b - chiede se le azioni del Piano saranno presentate in modo coercitivo, nel qual caso</p>	<p>a - sarà previsto un contributo provinciale all'esecuzione delle azioni del Piano;</p> <p>b - come al punto o) del Contributo n. 62;</p> <p>c - questo tema è stato inserito nella az. 32 del par. 7.3.2 della</p>

			penalizzerebbero le prospettive di sviluppo dei Comuni più deboli; c - propone di valorizzare l'azione di sperimentazione delle pavimentazioni fotocatalitiche, su cui la Soc. Centropadane si è dichiarata disponibile.	Relazione;
63	G. Compiani (Comune di Fiorenzuola)	Conf. Pian. 12/10/06	a - propone di promuovere maggiormente la partecipazione e la responsabilizzazione dei Comuni, mentre esclude l'utilità di misure coercitive o punitive nei riguardi dei Comuni assenti; b - il PPRTQA deve costituire un quadro di riferimento anche per i PSC dei Comuni; c - le norme tecniche di attuazione dovrebbero contenere un criterio di priorità nell'accesso agli eventuali finanziamenti per i Comuni che hanno aderito all'Accordo di Programma con la Regione o allo stesso Piano di Risanamento.	a - la responsabilizzazione e la partecipazione dei Comuni verranno promosse con la Conferenza dei Sindaci prevista dal Cap. 9 della Relazione; b - questo tema è sottolineato nelle az. 10 del par. 7.3.1 della Relazione, nell'az. 10 del par. 7.3.2, e nella az. 2 del par. 7.3.3; c - il principio della facilitazione dei Comuni che dimostrano di adottare concretamente le azioni di piano viene recepito nelle Norme Tecniche di Attuazione
64	L. Demicheli (Comune di Pontenure)	Conf. Pian. 12/10/06	a - alcune delle azioni previste dal Piano non sono evidentemente applicabili nei piccoli Comuni, a meno che non vengano associate anche ad altri obiettivi che le rendano più accettabili dalla popolazione.	a - le azioni devono essere adattate alle specifiche realtà comunali: questo può essere oggetto di approfondimento della Conferenza dei Sindaci;
65	A. Lombardelli (Comune di Lugagnano)	Conf. Pian. 12/10/06	a - occorre prevedere strumenti più incisivi in mano ai Comuni, in grado di far rispettare le azioni previste anche ai soggetti privati che non si sono ritenuti coinvolti dal Piano.	a - i Comuni dispongono già di potere impositivo in merito ad autorizzazioni, sanità pubblica, ecc.;
66	P. Pagotto (Regione Emilia Romagna)	Conf. Pian. 12/10/06	a - va sottolineata l'importanza delle autorizzazioni rilasciate da Provincia e Comuni, ora da rinnovare ogni 5 anni, per imporre limitazioni o correttivi alle attività economiche che esprimono un impatto sulla qualità dell'aria;	a - il ruolo di Provincia e Comuni tramite le autorizzazioni alle emissioni in atmosfera a all'avvio delle attività economiche è ribadito nelle az. 1, 2 e 4 del par. 7.3.1 della Relazione;
67	G. Biasini (ARPA)	Conf. Pian. 12/10/06	a - bisogna ricordare l'importanza dell'ordinanza sindacale emessa per motivi di tutela della salute pubblica.	a - osservazione condivisa;
68	R. Crenna (Comune di Cadeo)	Conf. Pian. 12/10/06	a - la Provincia dovrebbe promuovere una campagna di informazione e formazione sugli obiettivi del Piano presso gli istituti scolastici del territorio.	a - questo compito è stato inserito nella az. 2 del par. 7.3.4 della Relazione;
69	Comune di Cadeo	Contributo scritto prot. 86821 del 16/10/06	a - occorre una verifica normativa circa la legittimità della richiesta di inserire nei capitolati d'appalto per la fornitura di servizi l'obbligo di utilizzo di mezzi omologati Euro2, poiché l'efficienza dei mezzi delle imprese aggiudicatrici viene verificata dagli enti abilitati al rilascio delle certificazioni; b - l'ente responsabile della erogazione di eventuali incentivi per la riconversione degli autoveicoli e metano, ecc., non deve essere solo il Comune, ma anche la Provincia; c - al posto dell'apertura di un tavolo con ANAS per il rallentamento del traffico negli attraversamenti urbani delle statali (traffico già notevolmente lento), occorre prevedere viabilità alternative fuori dai centri urbani; d - l'azione di incentivazione della mobilità locale su rotaia del pendolarismo interno dovrebbe essere condotta a breve termine e non a lungo termine; sempre a tale proposito occorre una trattativa con Trenitalia per un utilizzo di tipo metropolitano della rete esistente, onde favorire il pendolarismo locale; e - occorre valutare la possibilità di nuovi ulteriori innesti sull'autostrada A1 e l'apertura del casello di Cortemaggiore; f - nel settore produttivo devono essere maggiormente sviluppate le azioni di informazione svolte alla realizzazione di impianti di biogas; g - per il rinnovo del parco macchine agricole occorre richiedere finanziamenti statali, sentite le associazioni di categoria.	a - la richiesta di standard EURO 3 (e non già EURO 2!) è stata verificata dalla Regione e inserita nell'Accordo di Programma sulla Qualità dell'Aria 2006-2007; b - c - questa doppia possibilità è stata inserita nella az. 8 del par. 7.3.2 della Relazione; d - l'azione è stata inserita tra quelle a lungo termine, valutando che la trattativa con Trenitalia e Regione richiederà approfondimenti tecnici e l'individuazione di soluzioni gestionali non immediate; potrebbe inoltre richiedere l'entrata in funzione commerciale della TAV; e - soluzioni viabilistiche che coinvolgono le autostrade dovranno essere affrontate nell'ambito del tavolo previsto nella az. 9 del par. 7.3.2 della Relazione; f - in campo agricolo questo tema è sviluppato nella Az. 12 del par. 7.3.1 della Relazione, mentre in campo industriale può essere ricompreso nelle pratiche di utilizzo delle fonti rinnovabili citate nell'az. 11, ibid.;g - potrebbero essere disponibili in questo settore finanziamenti regionali (nell'ambito del Piano Regionale di Sviluppo Rurale, misura 1.a): il riferimento è stato aggiunto nella az. 12 del par. 7.3.1 della Relazione;
70	Comune di Sarmato	Contributo scritto prot. 87124 del	a - sono necessari interventi di sensibilizzazione ed educazione dei cittadini; b - occorre privilegiare l'insediamento di aziende che si dotano delle BAT;	a - tutta la tematica dell'informazione ed educazione è affrontata nel par. 7.4 della Relazione;

		16/10/06	<ul style="list-style-type: none"> c - occorre sottoporre tutte le nuove attività produttive ai più recenti strumenti di valutazione dell'impatto ambientale; d - occorre definire criteri molto rigidi negli strumenti di pianificazione e gestione urbanistica; e - occorre aumentare l'impiego di filtri naturali in prossimità delle aree produttive, tramite la messa a dimora di alberi come compensazione ambientale; f - occorre favorire la mobilità ciclo pedonale anche con la creazione di percorsi sicuri dedicati, tanto nei centri urbani, quanto come collegamenti tra comuni limitrofi; g - occorre agevolare l'uso del car-sharing e dei mezzi pubblici. 	<ul style="list-style-type: none"> b - tutte le aziende dovranno adottare le BAT; c - d - il Piano fissa alcuni principi più generali da recepire nella pianificazione urbanistica e territoriale; il dettaglio in funzione delle particolarità territoriali spetterà ai singoli Comuni; e - l'attuazione di piantumazioni è prevista nella az. 14 del par. 7.3.1 della Relazione; f - il riferimento è stato inserito nella az. 16 del par. 7.3.2 della Relazione, dedicata a questo tema; g - il tema del car-sharing è proposto dalla az. 24 del par. 7.3.2 della Relazione;
71	Comune di S. Giorgio	Contributo scritto prot. 87125 del 16/10/06	<ul style="list-style-type: none"> a - Relativamente al settore della mobilità, propone di includere tra le risorse disponibili anche i fondi statali stanziati per l'accordo ICBI (Iniziativa Carburanti a Basso Impatto) che ha il Comune di Parma come capofila; l'adesione all'accordo è gratuita e permette un finanziamento di 350 € per ogni riconversione a metano o gpl, a condizione che esista nel Comune o in un Comune limitrofo un distributore di gas; b - propone di avviare assieme al Servizio provinciale agricoltura una filiera locale per il biodiesel. 	<ul style="list-style-type: none"> a - il riferimento è stato aggiunto relativamente alle risorse disponibili per l'az. 2 del par. 7.3.2 della Relazione; b - l'impiego dei biocombustibili è stato citato a proposito delle azioni nel settore agricolo (az. 12 del par. 7.3.1 della Relazione) e per gli impianti di riscaldamento nel settore insediativo (az. 7 del par. 7.3.3 della Relazione);
72	Comune di Caorso	Contributo scritto prot. 87344 del 17/10/06	<ul style="list-style-type: none"> a - deve essere promosso l'impiego delle pavimentazioni fotocatalitiche per la riduzione degli inquinanti atmosferici organici ed inorganici; le sperimentazioni già avviate hanno dimostrato la possibilità di una riduzione del 25%; b - il PPRTQA non deve essere uno strumento vincolante per la Provincia nè per la pianificazione comunale, bensì uno strumento di verifica a seguito del monitoraggio triennale dei risultati conseguiti; c - non devono essere intraprese misure restrittive a carico dei Comuni che non assicurano l'attuazione del Piano, ma occorre rinviare ogni decisione eventualmente sanzionatoria agli esiti del monitoraggio triennale. 	<ul style="list-style-type: none"> a - come al punto c) del Contributo n. 62; b - il Piano è uno strumento vincolante per tutti i Comuni; alcune norme tecniche saranno necessariamente sotto forma di prescrizione, altre sotto forma di indirizzi; il monitoraggio periodico del Piano servirà certamente a rendere più stringenti alcune norme; c - il Piano non prevede strumenti sanzionatori; lo strumento di pressione di cui dispone è in positivo il vantaggio offerto nell'accesso ai finanziamenti provinciali da parte dei Comuni che adottano le azioni previste, inserito nelle Norme Tecniche di Attuazione;
73	Comune di Podenzano	Contributo scritto prot. 88478 del 20/10/06	<ul style="list-style-type: none"> a - indispensabile un coordinamento dei Comuni sulle azioni di Piano, per evitare iniziative isolate finalizzate all'accesso ad eventuali risorse disponibili; b - d'accordo nella incentivazione della riconversione a metano degli autoveicoli, o anche per l'acquisto di veicoli nuovi a metano. 	<ul style="list-style-type: none"> a - il coordinamento è stato esplicitamente previsto nel Cap. 9 della Relazione; b - osservazione condivisa;
74	Comune di Villanova	Contributo scritto prot. 88992 del 23/10/06	<ul style="list-style-type: none"> a - condivide i contenuti del Documento Conclusivo ed è disponibile a perseguirne obiettivi e finalità; b - propone che nelle Norme Tecniche di Attuazione venga previsto un criterio di priorità nell'accesso ad eventuali finanziamenti nei confronti dei Comuni che abbiano sottoscritto l'Accordo di Programma ed aderito al Piano stesso. 	<ul style="list-style-type: none"> a - osservazione condivisa; b - il principio della facilitazione dei Comuni che dimostrano di adottare concretamente le azioni di piano viene recepito nelle Norme Tecniche di Attuazione