



Report del Laboratorio sulle proposte di azioni del Piano Aria e Clima del Comune di Brescia “Città delle persone pilastro Aria e qualità della vita”

28 ottobre 2025 | Museo di scienze naturali Brescia

Ministero della Transizione Ecologica - Direzione Generale per il clima, l'energia e l'aria
Programma sperimentale di interventi per l'adattamento ai cambiamenti climatici in ambito urbano
Decreto direttoriale n.117 del 15/04/2021
Codice Unico di Progetto (CUP) C89J21018210001
Attività relativa alla Misura IIIC



Introduzione: il percorso partecipativo del PAC	3
Scopo dei laboratori sulle Azioni	4
Partecipanti	4
Staff e organizzazione	5
Metodo e scaletta di lavoro	6
Resoconto dei tavoli di lavoro	7
• Selezione delle Azioni da discutere nei tavoli	7
Esiti del confronto sulle Azioni	8
• Individuazione di strategie finalizzate ad agevolare l'allaccio alla rete di teleriscaldamento di nuove utenze	9
• Partecipare a tavoli regionali per promuovere politiche che portino al miglioramento della qualità dell'aria bresciana - Prevedere l'avvio di tavoli con i Comuni dell'Agglomerato per ridurre il consumo della biomassa - Avviare confronto con Provincia di Brescia/Agglomerato per la promozione di buone pratiche in ambito biomassa e agricolo	11
• Città dei 15 minuti - Velostazioni	14
• Zone 30 a velocità lenta	16
• Trasporto pubblico sostenibile	17
• Mappatura dei luoghi di interscambio principali	19
• Aumento delle infrastrutture verdi	21
• Campagna di comunicazione e sensibilizzazione	22
Allegato	23
• Le Carte Azione su aria e qualità della vita Proposte di Azione per il PAC per la città delle persone	



INTRODUZIONE

Il percorso partecipativo del PAC

La redazione del Piano Aria e Clima (PAC) del Comune di Brescia è accompagnata, nel corso dell'anno 2025, da un percorso di coinvolgimento della città attraverso tavoli di lavoro e incontri nelle zone. Grazie a questo percorso, i portatori di interesse della società civile e dei settori economico e istituzionale, i rappresentanti dei Consigli di Quartiere e la cittadinanza possono partecipare alla discussione per la messa a punto e il perfezionamento dei contenuti del PAC. Tale percorso si svolge parallelamente a quanto portato avanti istituzionalmente dall'Osservatorio Aria bene comune e Clima, che organizza a sua volta tavoli tecnici dedicati al tema.

Il percorso di partecipazione è di tipo consultivo e, nella sua globalità, si pone i seguenti obiettivi:

- Diffondere un'informazione chiara, esaustiva e trasparente sulla materia oggetto del PAC e sui suoi contenuti.
- Favorire un confronto consapevole, trasparente e costruttivo per la messa a punto delle azioni di Piano e per un ingaggio per la futura fase attuativa.
- Raccogliere osservazioni, domande, proposte, sollecitazioni per costruire un Piano il più possibile inclusivo dei punti di vista e delle istanze del territorio in ottica di «transizione giusta».

Dopo l'evento pubblico di lancio del percorso, sabato 1° febbraio 2025, e una fase di studio e mappatura dei portatori di interesse presenti in città, il primo atto del percorso partecipativo è stato quello di realizzare, nei mesi di marzo e aprile 2025, un ciclo di laboratori partecipativi finalizzati a condividere e discutere con i portatori di interesse la visione e gli obiettivi del PAC individuati dal Comune di Brescia (la documentazione relativa a questi incontri è disponibile qui: <https://www.comune.brescia.it/aree-tematiche/ambiente/piano-aria-e-clima>).

A seguire, nel mese di ottobre 2025, si sono tenuti 3 laboratori tematici sui 3 pilastri del PAC aperti ai membri dei Consigli di Quartiere, alle realtà del terzo settore e della società civile organizzata, ai rappresentanti dei soggetti economici pubblici e privati. Questo report restituisce gli esiti del laboratorio su **“Città delle persone | pilastro aria e qualità della vita”**, tenutosi martedì 28 ottobre 2025 presso il Museo di Scienze.

Nel corso dell'anno 2025 seguono altri momenti informativi e di coinvolgimento della cittadinanza, tramite cinque incontri nelle cinque Zone della città.

Scopo dei laboratori sulle azioni

Il laboratorio ha avuto i seguenti obiettivi:

- Illustrare gli obiettivi del PAC relativi all'ambito adattamento, definiti dall'Amministrazione anche a seguito degli incontri partecipativi sulla vision
- Far conoscere le prime proposte di Azioni PAC nell'ambito dell'adattamento
- Raccogliere i contributi dei portatori d'interesse presenti sulle proposte di Azioni ritenute prioritarie e oggetto di discussione.

La parte scientifica e di inquadramento che ha aperto i lavori del laboratorio è stata svolta con il supporto tecnico degli esperti dell'Osservatorio Aria bene comune e Clima del Comune di Brescia.

Partecipanti

Al laboratorio hanno partecipato complessivamente una trentina di persone rappresentanti dei rispettivi enti di appartenenza elencati di seguito.

Enti del settore economico e istituzionale

Assoedilizia, ATS Brescia, Brescia Mobilità, Confesercenti della Lombardia orientale, Confindustria Brescia, Liceo Veronica Gambara, Ordine dei Medici della provincia di Brescia, Università Cattolica del Sacro Cuore

Realtà del terzo settore e della società civile

Ambra Aps, Associazione GasPolo, Gruppo di acquisto solidale, Basta Veleni, Comitato Ambiente e Salute Brescia, Forum Associazioni Familiari, La Mongolfiera SCS, Legambiente Brescia, MDF-Movimento per la Decrescita Felice-Circolo di Brescia, Punto Comunità Centro Storico Nord

Consigli di Quartiere

Borgo Trento, Chiesanuova-Noce-Girelli, Don Bosco, San Polo Cimabue, San Polo Parco, Urago Mella, Villaggio Sereno

Staff e organizzazione

Per il Comune di Brescia, hanno presenziato ai laboratori in qualità di relatori e osservatori:

- Camilla Bianchi, Assessora con delega alla Transizione ecologica, all'Ambiente e al Verde
- Stefano Sbardella, Dirigente responsabile dell'Area Transizione ecologica e mobilità e dirigente del Settore Mobilità, eliminazione barriere architettoniche e trasporto pubblico
- Claudio Bresciani, Dirigente responsabile del Settore Sostenibilità Ambientale
- Nunzio Pisano, Responsabile del Servizio Progetti di Sostenibilità Ambientale e amministrativo

Ha partecipato in qualità di esperto:

- Angelo Capretti, Osservatorio Aria bene comune e Clima, Coordinatore del Tavolo Mitigazione

I laboratori sono stati progettati e coordinati dai facilitatori e facilitatrici del Consorzio Poliedra del Politecnico di Milano e di Urban Center Brescia, con il supporto del Settore Partecipazione del Comune di Brescia:

- Giuliana Gemini, Consorzio Poliedra - Politecnico di Milano
- Alessandro Cattini, Consorzio Poliedra - Politecnico di Milano
- Donata Chiari, Consorzio Poliedra - Politecnico di Milano
- Elena Pivato, Urban Center Brescia
- Giovanni Chinnici, Urban Center Brescia

La comunicazione degli eventi è stata curata da

- Lucilla Perrini, Responsabile ufficio stampa e comunicazione del Piano Aria e Clima, Comune di Brescia

Metodo e scaletta di lavoro

Il laboratorio si è svolto secondo una scaletta di lavoro che ha alternato momenti di presentazione frontale ad altri di tipo interattivo, utili ad agevolare la fluidità della conversazione e a favorire la condivisione di vari punti di vista, presidiati da facilitatori che hanno condotto il dialogo e introdotto le differenti metodologie. Nello specifico, l'attività si è basata sulla presentazione e utilizzo di “carte Azione”, ovvero semplici schede in cartoncino che riportavano sinteticamente le proposte di Azioni PAC in corso di definizione da discutere insieme. Le “carte Azione” hanno dato ai partecipanti la possibilità di leggere da vicino le proposte, commentarle e valutare il proprio interesse per ciascuna. Dopo una prima fase di lettura e commento di tutte le 21 proposte di azione, il gruppo di partecipanti ne ha selezionate 11 prioritarie, che sono state distribuite tra 5 tavoli di lavoro. Il dialogo nei tavoli è avvenuto in 2 round, dando così la possibilità alle persone partecipanti di cambiare tavolo ed approfondire più proposte. Di seguito il programma dei lavori.

Attività
Arrivi, accoglienza e registrazioni dei partecipanti
Saluti di benvenuto dell'assessora Camilla Bianchi Introduzione alla serata da parte dello staff di facilitazione - Ripresa del percorso fatto fin qui - Programma delle attività - Presentazione di facilitatori ed esperti
Introduzione al tema “aria e qualità della vita” e alle relative proposte di azione - Angelo Capretti - Osservatorio Aria bene comune e Clima, Coordinatore del Tavolo Mitigazione
Attività partecipativa (parte 1) - Lettura e commento, a coppie, delle proposte di “carte Azione” - Raccolta delle preferenze e prioritizzazione delle “carte Azione” per la discussione successiva
<i>Pausa caffè</i>
Attività partecipativa (parte 2) Discussione sulle proposte di “carte Azione” prioritarie per i presenti suddivisi in tavoli di lavoro, con domande guida (2 round di discussione in modalità world cafè)
Condivisione esiti dei tavoli in plenaria Avvisi e prossimi appuntamenti



Resoconto dei tavoli di lavoro

Selezione delle proposte di Azioni da discutere nei tavoli

Fra le 21 proposte di Azione riportate sulle “carte Azione” (allegate in fondo al presente report), le 11 che sono state considerate prioritarie e da discutere nei tavoli di lavoro sono state le seguenti:

Azione	Ordine di priorità (1 = la più prioritaria)
Trasporto pubblico sostenibile	1
Campagna di comunicazione e sensibilizzazione	2
Città dei 15 minuti	3
Individuazione di strategie finalizzate ad agevolare l'allaccio alla rete di teleriscaldamento di nuove utenze	4
“Zone 30” a velocità lenta	4
Partecipare a tavoli regionali per promuovere politiche che portino al miglioramento della qualità dell'aria bresciana	5
Aumento delle infrastrutture verdi	6
Prevedere l'avvio di tavoli con i Comuni dell'Agglomerato per ridurre il consumo della biomassa	7
Avviare confronto con Provincia di Brescia/Agglomerato per la promozione di buone pratiche in ambito biomassa e agricolo	7
Mappatura dei luoghi di interscambio principali	7
Velostazioni	7

Le azioni scelte sono state divise nei cinque tavoli di lavoro secondo un criterio di affinità tematica, e discusse quindi con questa distribuzione:

Tavolo 1:

- Proposta A: **Individuazione di strategie finalizzate ad agevolare l'allaccio alla rete di teleriscaldamento di nuove utenze**

Tavolo 2:

- Proposta D: **Partecipare a tavoli regionali per promuovere politiche che portino al miglioramento della qualità dell'aria bresciana**
- Proposta C: **Prevedere l'avvio di tavoli con i Comuni dell'Agglomerato per ridurre il consumo della biomassa**
- Proposta E: **Avviare confronto con Provincia di Brescia/Agglomerato per la promozione di buone pratiche in ambito biomassa e agricolo**

Tavolo 3:

- Proposta F: **Città dei 15 minuti**
- Proposta G: **“Zone 30” a velocità lenta**
- Proposta J: **Velostazioni**

Tavolo 4:

- Proposta H: **Trasporto pubblico sostenibile**
- Proposta I: **Mappatura dei luoghi di interscambio principali**

Tavolo 5:

- Proposta N: **Campagna di comunicazione e sensibilizzazione**
- Proposta S: **Aumento delle infrastrutture verdi**

Esiti del confronto sulle proposte di Azioni

La discussione nei tavoli è stata orientata da quattro domande guida:

1. Cosa mi piace di questa azione/i? Perchè è importante per me?
2. Quali problemi/rischi/difetti vedo?
3. Se dovessimo realizzarla/e in concreto da domani, quale sarebbe il primo passo da fare?
4. Quali altre idee e buone pratiche posso suggerire?



A. Individuazione di strategie finalizzate ad agevolare l'allaccio alla rete di teleriscaldamento di nuove utenze

Apprezzamenti

Tra le cose più positive, si è detto che:

- Negli anni 70, quando è stato installato questo grande impianto, esso ha avuto un impatto molto positivo perché **si sostituì all'epoca a tutta l'alimentazione a carbone e a petrolio** (combustibili fossili), molto inquinanti, e ancora oggi per questo Brescia è considerata un passo avanti rispetto ad altre città.
- C'è una quota di **rifiuti che non riusciremmo a riciclare in altro modo**, se non andando a posizionarli nelle discariche.
- La **combustione del termovalorizzatore è preferibile rispetto a quella delle caldaie delle singole abitazioni**, anche perché è più semplice il controllo puntuale delle emissioni.

Possibili difficoltà

Sono stati evidenziati i seguenti aspetti negativi e problematici della proposta di azione:

- Il **termovalorizzatore viene alimentato da rifiuti** che non sono considerabili come fonti di energia rinnovabile.
- Si genera molto **traffico per l'andirivieni di camion di rifiuti**.
- Il **termovalorizzatore produce emissioni in atmosfera**. Su questo tema però, uno dei partecipanti, che ha lavorato molto sulla materia e sulla analisi dei dati, afferma che **si tratta di emissioni minime rispetto all'impatto derivante da altre fonti** che compromettono significativamente la qualità dell'aria.
- Il **teleriscaldamento è alimentato all'ottanta percento dal termovalorizzatore, ma la maggior parte dei rifiuti viene da fuori Provincia** e addirittura dalla Regione Lazio. Questo è un tema che ai bresciani non piace.
- Il **termovalorizzatore è una macchina inefficiente per sei mesi all'anno**, perché nei sei mesi invernali riscalda le case ed è considerata funzionale al 100%, mentre d'estate il calore viene dissipato. Quindi, in estate, l'impianto è usato solo per produrre energia elettrica.
- La **rete della città alimentata dal teleriscaldamento è già arrivata al 70%**, ampliarla non è più praticabile.
- L'azione di **estendere la rete del teleriscaldamento ad altri edifici**, più lontani dall'impianto non sarebbe così conveniente per i **costi, per i tempi e per la complessità degli interventi**, dato che gli scavi crerebbero disagi alla città.

Proposte e primi passi da fare

Sul tema del riscaldamento delle abitazioni bisognerebbe piuttosto:

- togliere le caldaie e sostituirle con **pompe di calore**;
- far calare la domanda di energia termica, **coibentando gli edifici**;
- andare sempre di più verso le **fonti rinnovabili**

Al di là del problema dei condomini, che comunque avrebbero maggiore difficoltà ad installare pompe di calore (perché bisognerebbe rifare l'impianto di tutto il condominio), negli edifici invece più piccoli, o comunque autonomi, questa è la strada da persegui

Sul tema **rifiuti** le soluzioni sarebbero quelle di:

- eliminarne la produzione ed eliminare gli imballaggi dove non servono;
- ridurre la quantità dei rifiuti bruciati di almeno un terzo;
- riusare prima ancora di riciclare.

Sul tema delle **tariffe** si è detto:

- la tariffa del teleriscaldamento è troppo alta rispetto a quella del gas: bisognerebbe adeguarla a quella di Arera, e peraltro intervenire sulla tariffa ridurrebbe la povertà energetica.
- Occorre trovare una forma di compensazione economica e ambientale.



- 
- D.** Partecipare a tavoli regionali per promuovere politiche che portino al miglioramento della qualità dell'aria bresciana
 - C.** Prevedere l'avvio di tavoli con i Comuni dell'Agglomerato per ridurre il consumo della biomassa
 - E.** Avviare confronto con Provincia di Brescia/Agglomerato per la promozione di buone pratiche in ambito biomassa e agricolo

Le tre azioni sono state discusse insieme in quanto tutte hanno come focus **l'attivazione e il presidio di "tavoli", luoghi di confronto e alleanza di scala sovralocale, elemento che è considerato prioritario** da chi ha preso parte alla discussione: l'unica chiave per poter avere successo nel perseguire azioni per l'aria e per il clima, per le quali il Comune di Brescia non può agire da solo.

Apprezzamenti

Le azioni sulle biomasse sono considerate importanti e prioritarie anche perché **più di altre azioni** su altri compatti emissivi **consentono di operare in modo significativo e in autonomia** a scala locale:

- A Brescia la presenza di **caminetti** a biomassa è molto consistente ed è prioritario ridurne l'uso.
- Lato **biomasse agricole**, la zootecnia e lo spandimento sono tecnologicamente relativamente facili da gestire e si può intervenire bene.

Affiancare l'operato di Regione Lombardia per il nuovo PRIA, inoltre, significa anche occuparsi del tema dei **limiti degli inquinanti**, che è un argomento prioritario per occuparsi delle fasce deboli.

Possibili difficoltà

Si è parlato in particolare del fatto che **i Comuni piccoli intorno a Brescia sono spesso in difficoltà ad affrontare i temi dell'aria e del clima per scarsità di risorse sia economiche che di personale, nonché di competenza/formazione dello stesso.**

Nei comuni dell'hinterland di Brescia, inoltre, la percezione delle problematiche di qualità dell'aria/del clima è ancora piuttosto scarsa, e scarsa è la cultura della "cittadinanza per il clima": anche con loro, oltre che con i cittadini di Brescia, occorre lavorare sul cambio di comportamenti e sulla consapevolezza.

Per gestire i temi della **biomassa**, invece, sono state ricordate alcune difficoltà e resistenze che derivano da un **radicato “amore per il caminetto” e dalla percezione diffusa che la legna per il caminetto sia più economica del gas.** I Comuni peraltro non riescono a fare i controlli sulle caldaiette a biomassa anche perché le persone troppo facilmente fingono che non siano in uso per bypassare i controlli stessi e le manutenzioni.

Lato **agricoltura** è stato fatto presente che le nuove tecnologie, pur disponibili, costano, e gli agricoltori devono essere aiutati nella conversione delle pratiche.

Un grande tema critico presente nella discussione, infine, è stata la consapevolezza che i **nuovi limiti EU sul PM10**, ulteriormente restrittivi, **diffilmente potranno essere rispettati in pianura padana e nell'Agglomerato di Brescia**, e questo prelude a un potenziale “conflitto sociale” molto alto, se non si sarà capaci di dare comunque risposte appropriate, derivante dal disattendere l’aspettativa sui temi della qualità dell’aria in relazione in particolare alle problematiche di salute pubblica.



Proposte e primi passi da fare

Dal punto di vista dei **primi passi per realizzare in concreto le azioni**, sono stati evidenziati alcuni aspetti:

- L'**"Agglomerato di Brescia"** è già esistente e correttamente definito da ARPA – Regione Lombardia con riferimento alla zonizzazione del territorio regionale per la qualità dell'aria. Questo gruppo di comuni è certamente il primo riferimento da tener presente quando si pensa all'attivazione di "tavoli".
- La Regione già convoca i Comuni sopra i 50.000 abitanti, e tra questi Brescia, in **tavoli di lavoro per il nuovo PRIA**: occorre certamente esserci e presidiare portando le istanze territoriali locali.
- "Chiamare" ai nuovi tavoli i Comuni contermini sarà il primo passo che Brescia deve compiere, e proprio il PAC sarà il banco di prova di come rispondono. Occorre tuttavia prevedere di mobilitare **risorse per accompagnare-facilitare-abilitare davvero i tavoli che verranno attivati** (una possibile via per reperire fondi potrebbe essere l'Air Quality Fund).

Tra le **idee e proposte** che la discussione ha suggerito e fatto emergere:

- per quel che riguarda possibili istanze che Brescia potrebbe portare ai tavoli di discussione del PRIA:
- **Lavorare per collegare i limiti/soglia** (che pure come noto vengono dall'UE, non sono decisi localmente) **alle problematiche sanitarie**, in particolare con riferimento alle fasce deboli della popolazione.
- **Proporre a Regione di convocare tutti i Comuni degli agglomerati di aree critiche**, non solo quelli con popolazione sopra i 50.000 abitanti, dando così voce anche ai Comuni più piccoli come sono tutti quelli del caso dell'Agglomerato di Brescia (a differenza, ad esempio, di quello di Milano).
- Mettere a punto **metodologie che consentano di integrare** sistematicamente nel computo delle emissioni connesse al tema della mobilità **parametri derivanti dall'usura dei freni e delle gomme**, anche in relazione alla velocità e alla massa dei veicoli.
- Parallelamente, è stato proposto di verificare se i comuni che partecipano ad **Osservatorio Aria e Clima di Brescia siano da ampliare**, includendo tutti quelli dell'Agglomerato di Brescia secondo zonizzazione regionale per la qualità dell'aria.
- Con riferimento alla **gestione delle biomasse agricole**: si è discusso dell'esistenza di tecnologie per la captazione dei gas prodotti dagli animali nelle stalle, così da mandarli a opportuno trattamento anziché scarico in atmosfera.
- Al di là delle azioni specifiche connesse ai Tavoli da prevedere tra le piste di lavoro del PAC, la discussione durante il laboratorio è più volte tornata sull'importanza di **informare-formare-ingaggiare** tutte le fasce di età.

F. Città dei 15 minuti G. Velostazioni

La discussione sulle due Azioni è iniziata con una riflessione sullo slogan “Città dei 15 minuti”, che si sostiene essere non del tutto pertinente a Brescia, dove, a differenza di altre città molto più grandi, è già molto facile raggiungere in 20 minuti di bicicletta o di trasporto pubblico molte parti della città.

Ci si è quindi focalizzati sul tema della ciclabilità e sul miglioramento dell’accessibilità e della fruizione dei mezzi pubblici, affinché siano più sicuri, veloci e attrattivi.

Apprezzamenti

Della “Città dei 15 minuti” si è trattenuto comunque il riferimento all’importanza che nei vari quartieri ci siano **servizi essenziali raggiungibili facilmente**.

Possibili difficoltà

Fra i problemi di una città improntata alla mobilità dolce e sostenibile sono stati evidenziati: **gli alti costi dei mezzi pubblici**, talvolta ancora **sconvenienti se confrontati con il basso costo di alcuni parcheggi del centro** che offrono agevolazioni soprattutto ai residenti; la **lentezza dei mezzi pubblici** quando sono costretti a eseguire lunghi percorsi per avvicinarsi alle fermate più piccole; la **difficoltà di utilizzare la bicicletta** in assenza di bel tempo o nel caso in cui si debbano trasportare bambini o beni di grandi dimensioni; la **mancanza di “allacci” con il più ampio sistema di mobilità**, come nel caso del Quartiere San Polo Parco.



Proposte e primi passi da fare

Si è sottolineato che i mezzi pubblici devono essere innanzitutto veloci, e sono quindi da **formulare soluzioni sostenibili per permettere alle persone di recarsi agilmente presso le fermate principali**, progettando un sistema di mobilità davvero integrato e multimodale. Da questo punto di vista, anche le **corsie preferenziali per i bus** sono considerate fondamentali, perché permettono di fluidificare gli spostamenti dei mezzi pubblici. Inoltre, si è detto che si dovrebbe **togliere le incentivazioni e lo sconto residenti sui parcheggi a pagamento per indirizzarli verso il miglioramento e l'abbassamento dei costi del trasporto pubblico e della metropolitana**, che potrebbe anche prevedere altri tipi di tariffazione, come ad esempio il “pay per use”.

Per quanto riguarda la ciclabilità, si è suggerito di incrementare la **capillarità di rastrelliere e stalli sicuri per il parcheggio di biciclette**, di potenziare il servizio “BiciMia”, di far conoscere meglio le **velostazioni** già presenti (rendendole dove possibile gratuite) e di migliorare il sito web di Brescia Mobilità, ma si è messa in luce la grande utilità di BresciApp. I membri di un’associazione hanno suggerito che una nuova velostazione venga realizzata in una parte del parcheggio di Piazza della Vittoria.

Infine, si è ricordata l’importanza di una migliore **illuminazione e asfaltatura delle ciclabili**, di un’analisi di flussi e bisogni relativi alla ciclabilità che dovrebbe essere fatta dal Comune e dell’importanza di collocarle in luoghi strategici, come per esempio via Turati.



J. Zone 30 a velocità lenta

Apprezzamenti

L'Azione è stata molto apprezzata dal Tavolo di lavoro, in quanto **traduce una visione dei quartieri e delle zone della città più improntata alla mobilità dolce e che favorisca la creazione di comunità e relazioni positive**, oltre a una maggiore sicurezza in prossimità dei plessi scolastici (si segnala in particolare quello di Via Cattaneo). Inoltre, risulta importante contestualmente anche impegnarsi per la lotta all'inquinamento acustico.

Possibili difficoltà

Fra i problemi e le difficoltà che sono stati evidenziati, il principale è quello della **debolezza della sola presenza dei cartelli di segnalazione della zona 30** per far rispettare i limiti di velocità.

Proposte e primi passi da fare

Come prima cosa da fare, dunque, i partecipanti al tavolo hanno indicato, oltre a un rafforzamento della cartellonistica verticale e orizzontale, l'installazione di **dissuasori** del traffico, per imporre una riduzione della velocità, e di **incrementare i controlli e le sanzioni** a chi non rispetta le norme. Si suggerisce inoltre di effettuare un'**attenta ricognizione e mappatura delle aree residenziali candidabili a zone 30**, in particolare quelle caratterizzate da "vie larghe" nelle quali risulta necessaria la collocazione di dispositivi atti a ridurre la velocità degli autoveicoli. Si suggerisce anche di posizionare fuori dalle scuole cartelli che invitino a spegnere il motore dell'auto.

Ci si è poi concentrati sull'importanza dell'**informazione e della sensibilizzazione** della cittadinanza sulle zone 30, sottolineando il ruolo dei Consigli di Quartiere per supportare queste misure e dare così maggior forza agli interventi dell'Amministrazione. **Incontri con i Consigli di Quartieri sarebbero utili per spiegare meglio il senso di queste misure** e per sostenere il fermento positivo che già si riscontra su questi argomenti fra comitati di genitori e associazioni cittadine. Si è detto che la **priorità sulle zone 30 dovrebbe essere data ad ambiti sensibili** (scuole, RSA, luoghi di aggregazione, parchi), dove togliere spazio alle auto per restituirlo alle persone.

Esempi e buone pratiche

Sono state citate alcune **buone pratiche già presenti a Brescia**, come la collaborazione tra comitati di genitori e assessorato all'urbanistica sul tema del pedibus; l'effettuazione di statistiche e mappature sul numero di incidenti, oltre che attività con le scuole, nel quartiere di Chiesanuova; e alcune iniziative - sempre con le scuole - a Mompiano, come quella della "finta multa". Si è ricordato il caso di Bologna città 30, i cui dati in termini di sicurezza delle persone sono promettenti.

H. Trasporto pubblico sostenibile

Apprezzamenti

Incentivare il trasporto pubblico e il suo uso è percepito come importante innanzitutto per un bisogno dei/delle cittadine/i di **riappropriarsi degli spazi urbani** tante volte destinati ai parcheggi e alla circolazione delle autovetture. Una città a misura di pedone permette di **vivere i luoghi con una diversa consapevolezza**, così come servirsi dei trasporti pubblici può diventare esperienza educativa per il cittadino. È stato fatto l'esempio di come, per persone con disabilità, la possibilità di usufruire del trasporto pubblico significhi sviluppare un'indipendenza negli spostamenti altrimenti difficilmente raggiungibile.

Nonostante ciò, si riconosce come le stime e le previsioni puntino anche in un'altra direzione: nonostante Brescia stia pianificando l'inizio dei lavori per l'installazione del tram, in Italia in generale è previsto che il numero di automobili rimanga elevato anche nei prossimi anni (le auto oggi presenti in Italia sono circa 41 milioni, fonte: ACI). **Incentivare il trasporto pubblico a scapito dell'auto privata permette di agire su più fronti, sia dal punto di vista del miglioramento della qualità dell'aria, sia dal punto di vista di un uso degli spazi urbani più a misura del cittadino.**

Possibili difficoltà

Vengono rilevate alcune criticità e possibili resistenze all'attuazione di questa azione. In parte si tratta di **temi culturali ed educativi**. C'è la percezione positiva che circonda l'uso dei mezzi privati a motore, dovuta alla loro presunta rapidità, oltre a una considerazione riduttiva del costo reale di questi, se confrontati con i mezzi pubblici. In aggiunta a tale problematica legata a false credenze, c'è l'effettivo **prezzo dei mezzi pubblici, considerato troppo alto per diventare veramente competitivi** con le automobili.

I tempi di sviluppo di tale azione sono visti come lunghi e in ritardo, anche per una passata progettazione delle nostre città che si affidava ad un'idea di utilizzo massiccio dei veicoli privati. Inoltre, a volte il Comune viene percepito come più attento al lato economico piuttosto che alla sostenibilità.

Un altro tema che appare problematico è quello degli **spostamenti dei cittadini extra-urbani, i cui flussi non sono gestiti in maniera appropriata dall'attuale servizio pubblico**.

Proposte e primi passi da fare

Si è detto che è necessario trovare un'alternativa di trasporto che metta in discussione l'appetibilità dell'auto privata. Ad esempio, **i tragitti previsti per le automobili nei centri urbani dovrebbero risultare più tortuosi e lenti** piuttosto che quelli dei mezzi pubblici. In tal modo, utilizzando l'urbanistica, si potrebbe contribuire ad avere mezzi pubblici e privati confrontabili per efficacia.

Per disincentivare ulteriormente l'uso delle auto si potrebbe inoltre far pagare un prezzo molto elevato per parcheggiare vicino al centro.

Un altro punto è arrivare a collegare in maniera dettagliata tutte le linee, **creando un reticolo di trasporti pubblici che colleghi bene tutta la città e i dintorni**.

Infine, alcuni sforzi addizionali dovrebbero essere dedicati al promuovere un **cambio di mentalità** della comunità.

Esempi e buone pratiche

Si possono trovare diverse buone pratiche da cui prendere esempio, soprattutto quando si guarda alle **grandi città come Londra o Parigi**. Nelle capitali europee il guidatore di mezzi privati è puntualmente scoraggiato nel prendere la macchina per via delle ZTL e dei tempi lunghi che comporta l'entrare in zone centrali con la macchina.

L'organizzazione urbana strategica deve però sempre accompagnarsi ad **azioni educative per i giovani**. L'educazione si deve poi estendere agli stakeholders che vengono più toccati da una trasformazione urbana verso il pedonale, per esempio la categoria dei commercianti, per i quali esiste lo sportello **“Prossima Fermata”** che li supporta nella transizione.



I. Mappatura dei luoghi di interscambio principali

Apprezzamenti

il Tavolo di lavoro ha affermato che lo sviluppo del trasporto pubblico deve prevedere la realizzazione di **punti di snodo** in cui poter parcheggiare la propria autovettura, a loro volta collegati efficacemente alle linee di trasporto pubblico. Tale intervento si rivelerrebbe essenziale soprattutto per chi proviene da zone extra-urbane e che è dunque più incentivato o obbligato a percorrere tragitti in automobile. Non da meno è però il ruolo dei cittadini che vivono in zone centrali e che continuano a fare uso dei parcheggi in zone urbane centrali. È dunque importante fornire alternative di parcheggio collegate ai mezzi pubblici.

Possibili difficoltà

Da una parte ci sono **aspetti di progettazione urbanistica** visti come difficolto per l'implementazione di tali punti di collegamento fra uso dell'auto e uso del mezzo pubblico. Questo proprio in una prospettiva di grandi spazi utilizzabili per tale obiettivo, che non si presentano ovunque. Oltre agli spazi necessari, si pone il problema del successivo raggiungimento della destinazione con il mezzo pubblico, che viene percepito come troppo costoso, non efficace e mal collegato con molte zone urbane.

La difficoltà nell'uso del trasporto pubblico proviene anche da aspetti culturali: i parcheggi anche leggermente fuori dal centro sono **sotto-utilizzati e ne traspare una tendenza a preferire comunque la comodità di raggiungere qualunque meta con l'auto privata**. Fa parte della categoria "problemi culturali" anche la percezione dei commercianti, i quali desiderano avere parcheggi disponibili per i clienti vicini ai propri esercizi. Il veder scomparire tale possibilità crea preoccupazioni per il flusso di clientela che potrebbe calare e preferire centri commerciali raggiungibili in auto e con ampi parcheggi.

Proposte e primi passi da fare

Si è detto che bisognerebbe porre attenzione allo **studio dei flussi** di persone che attraversano Brescia, per comprendere quali sono i punti più strategici per la realizzazione di infrastrutture di interscambio.

Andrebbero poi previsti **incentivi** per lasciare l'auto fuori dalle mura cittadine. Questi dovrebbero essere **stratificati** per ottenere risultati diversi e complementari per la comunità. Un esempio sarebbe quello di abbonamenti incentivati per varie fasce.

Si auspica un coinvolgimento dei CDQ per sensibilizzare i cittadini sul tema e per informarli delle possibilità di parcheggiare in tali punti strategici, per poi servirsi dei mezzi pubblici. Tutto questo però non può accadere se non si parte dal potenziamento di questi ultimi.

Esempi e buone pratiche

Le **buone pratiche** in questo caso arrivano **da Brescia stessa**: vi sono già abbonamenti ridotti per i trasporti, così come sono già realizzati grandi parcheggi di interscambio in aree strategiche (Prealpino 1.005 posti auto, Poliambulanza, etc.). Nonostante ciò, la percezione è che debbano essere aumentate le offerte sugli abbonamenti e realizzati pacchetti abbonamento che mettano insieme il prezzo del parcheggio di interscambio con il biglietto per i trasporti pubblici. Aumentando la **frequenza di metro/treno/bus** si collegherebbe in maniera migliore la provincia con la città, creando zone cittadine a prevalenza pedonale, come accade nelle grandi capitali.

Anche il ruolo delle associazioni in questo caso è visto come rilevante, infatti abbiamo già esempi di **entità associazionistiche che si occupano ad esempio del trasporto degli anziani**. Dunque, anche uno sviluppo di trasporti pubblici/semi-pubblici di dimensioni ridotte può giocare una parte.



N. Aumento delle infrastrutture verdi

Possibili difficoltà

La prima sessione del tavolo si è aperta con un intervento relativo al fatto che **il verde esistente non viene curato abbastanza**: il verde viene installato, ma poi non c'è un'adeguata **manutenzione** o quantomeno questa è carente, fatto che ne inficia il buon funzionamento. Queste infrastrutture a volte sono un po' abbandonate a sé stesse con uno spreco di risorse pubbliche e con un danno di immagine per il Comune.

Proposte e primi passi da fare

L'auspicio è che i **nuovi interventi sul verde siano realizzati con sempre più competenza**, facendosi carico delle esigenze e delle particolarità delle essenze arboree. Bisogna considerare che questo tipo di attività ha un modesto impatto sul bilancio comunale. E comunque, al di là dell'importo effettivamente speso, il rapporto costi benefici lo rende un'attività sulla quale bisogna investire.

Inoltre, è stato aggiunto che il **Piano del Verde** di Brescia è un ottimo strumento che forse non tutti conoscono, inclusi gli addetti ai lavori, ed è perciò da diffondere. Si tratta tuttavia di un piano complesso, da comunicare quindi in maniera più semplice, perché questo approccio consentirebbe di far capire ai cittadini anche quelle scelte sul verde che possono apparire poco comprensibili.

Esempi e buone pratiche

Sono stati citati dei casi virtuosi: il caso di **Madrid vicino a Palazzo Reale** e l'**Olanda** come sistema nazionale e di qui l'invito ad interessarsi a questi modelli



S. Campagna di comunicazione e sensibilizzazione

Apprezzamenti

Sostanzialmente i partecipanti erano tutti concordi che bisogna **ampliare le modalità di comunicazione**, forse anche utilizzando strumenti che si ritengono superati quali giornalini del quartiere, bollettini parrocchiali, ecc.

Le campagne di comunicazione devono avere l'obiettivo di **arrivare alle persone anche attraverso l'emozione**, e possono farlo utilizzando anche canali diversi, come lo sport, l'arte, ecc.

Possibili difficoltà

A volte le **figure tradizionali non funzionano**: ad esempio, l'assessore ci può mettere tutto il suo impegno e tutta la sua passione, ma non arriva a essere efficace a livello comunicativo.

Proposte e primi passi da fare

Vanno coinvolte figure come **influencer**, gli esperti del Verde o i **mediatori culturali** (es.: spettacolo/conferenza organizzato da Urban Center Brescia con Stefano Caserini "A qualcuno piace caldo") in grado di **superare il muro dell'indifferenza**.

E poi è importante **coinvolgere anche la popolazione di origine non italiana**, che a Brescia rappresenta una percentuale importante, ovvero vicino al 20%.

L'ultimo intervento, infine, ha posto la questione che per rendere efficace una "politica verde", ovvero stimolare una cultura rispettosa dell'ambiente, c'è bisogno di un'attività sistematica, strategica e con uno **sguardo di medio lungo periodo**. E forse Agenda Urbana Brescia 2050 va in questa direzione.



Allegato

Le Carte Azione su aria e qualità della vita Proposte di Azione per il PAC per la città delle persone

Indice delle Carte Azione

- **A.** INDIVIDUAZIONE DI STRATEGIE FINALIZZATE AD AGEVOLARE L'ALLACCIO ALLA RETE DI TELERISCALDAMENTO DI NUOVE UTENZE
- **B.** PROMOZIONE DELLO SPORTELLO PAC (PIANO ARIA E CLIMA) COMUNALE
- **C.** PREVEDERE L'AVVIO DI TAVOLI CON I COMUNI DELL'AGGLOMERATO PER RIDURRE IL CONSUMO DI BIOMASSA
- **D.** PARTECIPARE A TAVOLI REGIONALI PER PROMUOVERE POLITICHE CHE PORTINO AL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA BRESCIANA
- **E.** AVVIARE CONFRONTO CON PROVINCIA DI BRESCIA/AGGLOMERATO PER LA PROMOZIONE DI BUONE PRATICHE IN AMBITO BIOMASSA E AGRICOLO
- **F.** CITTA' DEI 15 MINUTI
- **G.** "ZONE 30" A VELOCITA' LENTA
- **H.** TRASPORTO PUBBLICO SOSTENIBILE
- **I.** MAPPATURA DEI LUOGHI D'INTERSCAMBIO PRINCIPALI
- **J.** VELOSTAZIONI
- **K.** REVISIONE DEL PIANO DELLA SOSTA
- **L.** MISURE STRUTTURALI PER LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI VEICOLARI IN EPISODI ACUTI
- **M.** PIANO URBANO DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE
- **N.** CAMPAGNA DI COMUNICAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE
- **O.** BUONE PRASSI INDUSTRIALI VOLONTARIE PER LA RIDUZIONE DEGLI IMPATTI EMISSIVI
- **P.** PROMOZIONE DEL LAVORO AGILE PRESSO IL COMUNE E LE MUNICIPALIZZATE
- **Q.** PIANO PLURIENNALE DI CONVERSIONE TECNOLOGICA DEL PARCO VEICOLARE COMUNALE
- **R.** PIANO PLURIENNALE DI CONVERSIONE TECNOLOGICA DEL PARCO VEICOLARE PER IL TRASPORTO PUBBLICO URBANO
- **S.** AUMENTO DELL'INFRASTRUTTURE VERDI
- **T.** CONTROLLI DEGLI IMPIANTI CIVILI DI RISCALDAMENTO
- **U.** STUDIO DI FATTIBILITÀ PER LA COSTITUZIONE DI UN FONDO PER L'ARIA - AIR QUALITY FUND

Proposta di Azione

Proposta A

<p>Obiettivo di riferimento: <i>Incentivare l'allaccio di nuove utenze alla rete di TLR, attraverso il dialogo con A2A Calore e servizi</i></p>	ENERGIA
<p>Individuazione di strategie finalizzate ad agevolare l'allaccio alla rete di teleriscaldamento di nuove utenze</p>	
<p>Priorità: ALTA</p>	
<p>DESCRIZIONE</p> <p>Valorizzare la rete di TLR, in particolare laddove presente, attraverso incentivi e analizzando gli aspetti attualmente ostativi. Valorizzare per le nuove iniziative urbanistiche significative.</p>	

Proposta di Azione

Proposta B

<p>Obiettivo di riferimento: Promuovere l'elettrificazione dei consumi a favore dell'eliminazione delle combustioni</p>	<p>TRASVERSALI</p>
<p>Promozione dello sportello PAC (Piano Aria e Clima) comunale</p>	
<p>Priorità: MEDIA</p>	
<p>DESCRIZIONE</p> <p>Attivare lo sportello PAC per tutte le iniziative dell'Amministrazione Comunale nel PAC: promuovere la sostituzione del gas negli edifici allacciati al Teleriscaldamento (TLR), promuovere la sostituzione delle caldaie con TLR o con pompe di calore, promuovere l'autoconsumo collettivo ("Comunità Energetiche Rinnovabili" dei condomini).</p>	

Proposta di Azione

Proposta C

<p>Obiettivo di riferimento: Promuovere l'elettrificazione dei consumi a favore dell'eliminazione delle combustioni</p>	ENERGIA
<p>Prevedere l'avvio di tavoli con i Comuni dell'Agglomerato per ridurre il consumo della biomassa</p>	
<p>Priorità: ALTA</p>	
<p>DESCRIZIONE</p> <p>Promozione della sostituzione delle caldaie/stufe/caminetti a bassa efficienza con caldaie/stufe/caminetti 4/5 stelle a livello dell'Agglomerato di Brescia.</p> <p>Promuovere un'azione verso Regione Lombardia per il prolungamento dell'attuale bando regionale valido fino al 15/12/25, sommato al Conto Termico.</p> <p>Prevedere un'intensificazione dei controlli.</p> <p>Agire per la sensibilizzazione della GDO - Grande distribuzione organizzata – circa la vendita di pellet A1 (A2 vietata).</p>	

Proposta di Azione

Proposta D

<p>Obiettivo di riferimento: <i>Contribuire alla definizione delle politiche settoriali sovralocali finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria nell'area metropolitana bresciana</i></p>	<p>TRASVERSALI</p>
<p>Partecipare a tavoli regionali per promuovere politiche che portino al miglioramento della qualità dell'aria bresciana</p>	
<p>Priorità: MEDIA</p>	
<p>DESCRIZIONE</p> <p>Partecipazione ai tavoli del nuovo Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA), promuovendo azioni sulle emissioni che migliorino la qualità dell'aria a Brescia.</p>	

Pilastro ARIA E QUALITA' DELLA VITA

Proposta di Azione



Proposta di Azione

Proposta E

<p>Obiettivo di riferimento: <i>Contribuire alla definizione delle politiche settoriali sovralocali finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria nell'area metropolitana bresciana</i></p>	<p>TRASVERSALI</p>
<p>Avviare confronto con Provincia di Brescia/Agglomerato per la promozione di buone pratiche in ambito biomassa e agricolo</p>	
<p>Priorità: MEDIA</p>	
<p>DESCRIZIONE</p> <p>Promuovere azioni di buone pratiche in ambito agricolo e di allevamento nel territorio provinciale e regionale.</p>	

Proposta di Azione

Proposta F

Obiettivo di riferimento:

Incentivare una mobilità più sostenibile

MOBILITA'

Città dei 15 minuti

Priorità: MEDIA

DESCRIZIONE

Pianificare una “città dei 15 minuti”, per spostarsi a piedi o in bicicletta direttamente dalle proprie abitazioni.

Proposta di Azione

Proposta G

<p>Obiettivo di riferimento: <i>Incentivare una mobilità più sostenibile</i></p>	<p>MOBILITA'</p>
<p>“Zone 30” a velocità lenta</p>	
<p>Priorità: ALTA</p>	
<p>DESCRIZIONE</p> <p>Istituzione ed ampliamento delle “Zone 30” attuali e già previste ed interventi di moderazione della velocità.</p>	

Proposta di Azione

Proposta H

<p>Obiettivo di riferimento: <i>Incentivare una mobilità più sostenibile</i></p>	<p>MOBILITA'</p>
<p>Trasporto pubblico sostenibile</p>	
<p>Priorità: ALTA</p>	
<p>DESCRIZIONE</p> <p>Incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico sia locale che sovralocale. È già prevista la realizzazione del tram di Brescia (avvio lavori nel 2026), occorre passare alla fase 2 di coordinamento tra il trasporto pubblico urbano e il trasporto extraurbano.</p>	

Proposta di Azione

Proposta I

Obiettivo di riferimento:

Incentivare una mobilità più sostenibile

MOBILITA'

Mappatura dei luoghi di interscambio principali

Priorità: MEDIA

DESCRIZIONE

I luoghi di interscambio principali rappresentano porte di accesso alla città dove realizzare infrastrutture adeguate, quali parcheggi.

È prevista la realizzazione di parcheggi di interscambio ai capolinea del tram, da estendere ove possibile a tutti i capolinea della metropolitana.

Proposta di Azione

Proposta J

<p>Obiettivo di riferimento: <i>Incentivare una mobilità più sostenibile</i></p>	<p>MOBILITA'</p>
<p>Velostazioni</p>	
<p>Priorità: MEDIA</p>	
<p>DESCRIZIONE</p> <p>Progetto di ridisegno della nuova velostazione e potenziamento del numero degli stalli.</p>	

Proposta di Azione

Proposta K

Obiettivo di riferimento:

Incentivare una mobilità più
sostenibile

MOBILITA'

Revisione del Piano della Sosta

Priorità: MEDIA

Proposta di Azione

Proposta L

<p>Obiettivo di riferimento: Incentivare una mobilità più sostenibile</p>	<p>PIANIFICAZIONE/REGOLAMENTI</p>
<p>Misure strutturali per la riduzione delle emissioni veicolari in episodi acuti</p>	
<p>Priorità: MEDIA</p>	
<p>DESCRIZIONE</p> <p>Controllo da parte della Polizia locale di Brescia e sensibilizzazione sul tema dei controlli nell'agglomerato di quanto previsto dal Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA). Promozione del MOVE-IN a Brescia attraverso lo sportello PAC – Piano Aria e Clima.</p>	

Proposta di Azione

Proposta M

Obiettivo di riferimento:
Regolamentare il trasporto merci

MOBILITA'

Piano Urbano della Logistica Sostenibile

Priorità: MEDIA

DESCRIZIONE

Da prevedere la realizzazione del PULS - Piano Urbano della Logistica Sostenibile e favorire l'utilizzo di mezzi sostenibili per la consegna merci.

Proposta di Azione

Proposta N

Obiettivo di riferimento:

Azioni finalizzate alla protezione degli ambiti sensibili, dei residenti e dei city users dall'esposizione all'inquinamento atmosferico

TRASVERSALI

Campagna di comunicazione e sensibilizzazione

Priorità: MEDIA

DESCRIZIONE

Promozione, in città e nell'Agglomerato, dell'assunzione di comportamenti corretti e virtuosi durante le fasi di episodi acuti di inquinamento atmosferico, con valorizzazione del materiale divulgativo già predisposto in collaborazione con l'Osservatorio Aria Bene Comune.

Proposta di Azione

Proposta O	
<p>Obiettivo di riferimento: <i>Azioni finalizzate alla protezione degli ambiti sensibili, dei residenti e dei city users dall'esposizione all'inquinamento atmosferico</i></p>	INDUSTRIA
<p>Buone prassi industriali volontarie per la riduzione degli impatti emissivi</p>	
<p>Priorità: MEDIA</p>	
<p>DESCRIZIONE</p> <p>Promuovere buone prassi per l'adozione volontaria per la riduzione dell'impatto dell'inquinamento atmosferico nell'ambito dell'agglomerato, ad esempio sul modello RAMET.</p> <p><i>RAMET - Società Consortile per le Ricerche Ambientali per la Metallurgia fondata dall'Associazione Industriale Bresciana - riunisce 22 aziende metallurgiche di Brescia in un progetto comune per lo studio e il monitoraggio dell'impatto delle loro attività produttive sugli ambienti di lavoro e sul territorio.</i></p>	

Proposta di Azione

Proposta P	
<p><i>Obiettivo di riferimento:</i> <i>Azioni finalizzate alla protezione degli ambiti sensibili, dei residenti e dei city users dall'esposizione all'inquinamento atmosferico</i></p>	TRASVERSALI
<p>Promozione del lavoro agile presso il Comune e le municipalizzate</p>	
<p>Priorità: MEDIA</p>	

Proposta di Azione

Proposta Q	
<p><i>Obiettivo di riferimento:</i> <i>Azioni finalizzate alla protezione degli ambiti sensibili, dei residenti e dei city users dall'esposizione all'inquinamento atmosferico</i></p>	MOBILITA'
<p>Piano pluriennale di conversione tecnologica del parco veicolare comunale</p>	
<p>Priorità: MEDIA</p>	

Proposta di Azione

Proposta R	
<p>Obiettivo di riferimento: <i>Azioni finalizzate alla protezione degli ambiti sensibili, dei residenti e dei city users dall'esposizione all'inquinamento atmosferico</i></p>	MOBILITA'
<p>Piano pluriennale di conversione tecnologica del parco veicolare per il trasporto pubblico urbano</p>	
<p>Priorità: ALTA</p>	

Proposta di Azione

Proposta S	
<p>Obiettivo di riferimento: <i>Azioni finalizzate alla protezione degli ambiti sensibili, dei residenti e dei city users dall'esposizione all'inquinamento atmosferico</i></p>	TRASVERSALI
Aumento delle infrastrutture verdi	
Priorità: ALTA	
DESCRIZIONE Fare riferimento al Piano del Verde e della Biodiversità (approvato con Delibera di Consiglio Comune n. 30 del 28.4.2025).	

Proposta di Azione

Proposta T	
<p>Obiettivo di riferimento: <i>Azioni finalizzate alla protezione degli ambiti sensibili, dei residenti e dei city users dall'esposizione all'inquinamento atmosferico</i></p>	PIANIFICAZ/REGOLAMENTI
Controlli degli impianti civili di riscaldamento	
Priorità: MEDIA	
DESCRIZIONE	
Realizzazione di campagna di verifica dell'efficienza degli impianti termici secondo quanto previsto dalla legge 10/91.	

Proposta di Azione

Proposta U	
Obiettivo di riferimento: <i>Azioni finalizzate alla protezione degli ambiti sensibili, dei residenti e dei city users dall'esposizione all'inquinamento atmosferico</i>	PIANIFICAZ/REGOLAMENTI
Studio di fattibilità per la costituzione di un fondo per l'aria - Air Quality Fund	
Priorità: MEDIA	
DESCRIZIONE	L'Air Quality Fund" si riferisce a programmi di finanziamento che sostengono progetti per migliorare la qualità dell'aria, come l'installazione di sensori di monitoraggio, la promozione di energie pulite e l'attuazione di politiche anti-inquinamento