

## CAPITOLO 6 - LE AZIONI DEL PIANO

Le azioni del Piano sono organizzate secondo due livelli di intervento:

- misure di contenimento dell'inquinamento atmosferico, propedeutiche alla definizione dei piani applicativi;
- azioni di intervento che prospettano una gamma di provvedimenti da specificare all'interno dei piani applicativi precedentemente concordati.

### 6.1 RASSEGNA DELLE MISURE DI CONTENIMENTO DEGLI INQUINANTI ATMOSFERICI

In questo paragrafo viene riportata una rassegna delle misure utili al contenimento degli inquinanti atmosferici presenti nel territorio veneto riferibili alla normativa vigente (D.Lgs. 351/99 e DM 60/02). Il paragrafo successivo (6.2) propone i piani di azione studiati per i suddetti inquinanti e per le zone del territorio individuate come critiche per la presenza di inquinanti di natura industriale.

#### 6.1.1 Misure di carattere generale valesvoli per tutti gli inquinanti e per tutto il territorio

##### A. Interventi di natura tecnologico-strutturale:

1. Bollino blu annuale obbligatorio su tutto il territorio regionale per i veicoli immatricolati nel Veneto
2. Verifica del buon funzionamento degli impianti di riscaldamento e di combustione in genere
3. Incentivazione al risparmio energetico
4. Incentivazione all'uso del metano per gli impianti di riscaldamento e per i grandi impianti di combustione industriale
5. Riduzione dei fattori di emissione per km percorso dai mezzi di trasporto pubblici e privati mediante interventi tecnologici (svecchiamento del parco circolante, trattamento più efficiente dei gas di scarico, utilizzo di carburanti alternativi, aumento di veicoli elettrici,...).
6. Fluidificazione del traffico dei veicoli a motore mediante interventi di miglioramento della rete stradale (nuove strade, sopra- sotto-passi, ...)
7. Incremento delle piste ciclabili e delle aree pedonali
8. Ampliamento delle aree urbane vietate al traffico veicolare, in particolare quello privato ed in genere ai veicoli a motore più inquinanti (non dotati di marmitta catalitica, di omologazione del motore meno recente, ...)
9. Incremento dell'offerta di mezzi pubblici e miglioramento della qualità del servizio (ferrovia, autobus, metro/bus cittadini) e delle infrastrutture (rete ferroviarie, parcheggi scambiatori, aree di sosta, sistemi informativi, ...), sia per il trasporto di persone, sia di beni
10. Incentivazione alla certificazione ambientale (EMAS, ISO 14000) di imprese, enti e comunità di cittadini con particolare riguardo alle aree a rischio di inquinamento atmosferico.
11. Presenza diffusa su tutta la rete di distribuzione di carburanti di nuova generazione (ad esempio: benzine a bassissimo tenore di benzene e zolfo, biodiesel, gasolio a bassissimo tenore di zolfo, anticipando i tempi previsti dall'Unione europea a partire dal 2005-2009)
12. Verifica degli obiettivi previsti dalla legge 413/97 volta al contenimento delle emissioni evaporative dai sistemi di produzione, stoccaggio e distribuzione degli idrocarburi.
13. Organizzazione capillare del sistema distributivo di carburanti alternativi (elettricità, gas metano, GPL)

##### B. Interventi di mitigazione della domanda di mobilità privata:

1. Attivazione di sportelli unici di supporto ai cittadini e alle imprese, fruibili anche da remoto (servizi via internet) e/o da sedi decentrate (es. Comuni periferici)

2. Ampliamento delle aree pedonalizzate o accessibili ai soli mezzi pubblici, servite da parcheggi scambiatori (possibilmente coperti al fine di ridurre le emissioni evaporative nei periodi estivi)
3. Definizione di accordi con le categorie interessate per razionalizzare i flussi delle merci soprattutto da e per i centri storici, favorendo il trasporto delle stesse con mezzi più eco-compatibili (es. metano)
4. Applicazione di tariffe minori sui biglietti di ingresso a manifestazioni (mostre, fiere, etc.) ai possessori di biglietti di mezzi pubblici
5. Realizzazione di un coordinamento dei Mobility Manager (DM 27/03/98) anche al fine di:
  - Applicare un sistema tariffario integrato connesso alla bigliettazione intelligente
  - Diversificare gli orari di apertura dei grandi centri di aggregazione (es. scuole, centri commerciali, ...)
  - Favorire la riduzione dei tempi di percorrenza dei mezzi pubblici e la fruibilità degli stessi da parte dei cittadini, a discapito dei mezzi privati (ad es. attraverso l'estensione delle corse anche a Comuni vicini, parcheggi scambiatori integrati, corsie privilegiate/semafori privilegiati per bus...)
  - Realizzare percorsi ciclabili protetti (zone off-road) da e verso i centri storici, utilizzando ad esempio gli argini di fiumi e canali.
  - Favorire l'applicazione del "car-sharing" e del "car-pooling"
  - Decentrare alcuni poli di attrazione di cittadini e dotarli di trasporti pubblici possibilmente su rotaia (es. Università).
  - Promuovere il coordinamento tra realtà produttive/erogatrici di servizi presenti nella stessa area territoriale, al fine di creare le condizioni per l'attuazione di servizi di trasporto collettivo.

### **6.1.2 Misure da applicare per la riduzione degli inquinanti PM<sub>10</sub> e IPA (Idrocarburi Policiclici Aromatici)**

Premessa metodologica: ai fini della zonizzazione è stato considerato l'approccio di cui al [Capitolo 3](#).

La zonizzazione preliminare, effettuata ai sensi del D. Lgs. 351/99, presuppone azioni mirate al contenimento dell'inquinante PM<sub>10</sub> e del Benzo(a)pirene in esso contenuto, da attuarsi:

- in modo programmato e strutturale sui principali assi viari di attraversamento del territorio regionale,
- in modo programmato e obbligatorio nei [Comuni di fascia A](#),
- in base ad accordi locali, nei [Comuni di fascia B](#),
- per i rimanenti [Comuni di fascia C](#), si consiglia di adottare comunque accordi o provvedimenti di natura volontaria, volti a prevenire l'acuirsi del fenomeno a livello locale, regionale e di bacino aerologico padano.

#### **Azioni in zone A:**

Nelle [zone A](#) individuate nel [Capitolo 3](#), devono essere predisposti **piani di azione** costituiti da provvedimenti da porre in essere in modo strutturale e programmatico ("[Azioni integrate](#)"), in combinazione con interventi da effettuare in fase di emergenza ("[Azioni dirette](#)"), volti alla mitigazione/risoluzione del problema di durata temporale limitata e per porzioni definite del territorio. L'applicazione di efficaci "azioni integrate" deve portare, alla data limite del 01/01/2005, al superamento della necessità di dette azioni dirette, di carattere estemporaneo.

#### **Azioni integrate:**

1. Presenza nella rete di distribuzione solo di gasolio a basso tenore di zolfo (< 50 mg/kg)

2. Incentivi alla metanizzazione degli impianti di riscaldamento e di centrali termiche industriali e disincentivazione all'uso di combustibili fossili a medio-alto tenore di zolfo (es. oli pesanti, nafta), se non dotati di idonei sistemi di abbattimento delle polveri
3. Intensificazione delle verifiche in strada dei livelli di opacità dei veicoli diesel con particolare riguardo ai mezzi pesanti e commerciali
4. Intensificazione delle verifiche in strada delle prestazioni dei ciclomotori a due tempi ("cinquantini")
5. Trasformazione dei veicoli di enti o aziende pubbliche alimentati a gasolio verso combustibili più eco-compatibili (metano-GPL- elettrici)
6. Alimentazione con biodiesel o gasolio a basso tenore di zolfo dei veicoli di enti o aziende pubbliche alimentati a gasolio (autobus, veicoli trasporto rifiuti, autovetture, etc.)
7. Incentivi alla trasformazione dei taxi verso combustibili gassosi, in primis il metano
8. Alimentazione con biodiesel o gasolio a basso tenore di zolfo dei taxi alimentati a gasolio
9. Incenti alla trasformazione dei mezzi commerciali a prevalente azione locale, verso combustibili gassosi, in primis il metano
10. Riduzione dei livelli di emissione di polveri e IPA delle attività produttive esistenti nel territorio anche mediante accordi volontari (es. EMAS e ISO 14000) e regolamentazione del sistema delle autorizzazioni di nuovi insediamenti, al fine di migliorare complessivamente il bilancio di area
11. Attivazione di campagne di sensibilizzazione, educazione e informazione partendo dalle scuole fino a raggiungere il singolo cittadino
12. Realizzazione di barriere sempreverdi ad elevata ramificazione lungo le principali direttrici di traffico
13. Esecuzione delle operazioni di lavaggio frequenti delle strade soprattutto durante i periodi di stabilità atmosferica delle stagioni autunnali, invernali e primaverili
14. Verifica del rispetto del divieto di combustione all'aperto di ramaglie e altri residui vegetali (al fine di favorirne il conferimento a centri di riutilizzo)

**Azioni dirette:** queste azioni vengono messe in atto al fine di impedire il superamento dei 35 giorni all'anno in cui le  $PM_{10}$  risultino eccedere l'indicatore di effetto acuto espresso dalla media giornaliera (per il 2002 è pari a  $65 \mu g/m^3$ ). Lo scopo è quello di disincentivare la circolazione dei mezzi privati, soprattutto quelli maggiormente inquinanti e di impedire l'accesso a specifiche aree e in determinati periodi a veicoli con scarsa ecocompatibilità (es. non alimentati a GPL/metano, oppure con omologazione non recente del motore).

1. Blocco del traffico per i veicoli commerciali pesanti e autoarticolati ad alimentazione diesel immatricolati prima del 01/10/1997 o comunque non rispondenti alla normativa 91/542/EEC Stage II, all'interno di aree prestabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso) a meno che non siano dotati di FAP
2. Blocco del traffico per le autovetture ad alimentazione diesel immatricolate prima del 01/01/1997 o comunque non rispondenti alla normativa 94/12/EC (Euro II)
3. Limitazione degli orari di riscaldamento per impianti termici civili e produttivi funzionanti a combustibili non gassosi, all'interno di aree stabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso) a meno che non siano dotati di FAP
4. Blocco del traffico per le autovetture alimentate a benzina immatricolate prima del 01/01/1993 o comunque non rispondenti alla normativa 91/441/EEC (Euro I)
5. Blocco dei motoveicoli/ciclomotori non catalizzati
6. Blocco di attività produttive comportanti l'emissione significativa ( $> 10 \text{ kg/die}$ ) di polveri, all'interno di aree stabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso)

7. Attuazione di piani di trasporto alternativi, previa opportuna campagna informativa capillare, così come predisposti dai mobility manager
8. Intensificazione della frequenza di lavaggio delle strade
9. Intensificazione dei controlli sulla circolazione e la sosta da parte delle autorità preposte (vigili, polizia, carabinieri, guardia di finanza)

#### **Azioni in zone B:**

Nelle [zone B](#) individuate nel [Capitolo 3](#) devono essere predisposti **piani di risanamento** costituiti da accorgimenti da porre in essere in modo strutturale e programmatico (“[Azioni integrate](#)”) già elencati per le zone A. A differenza delle zone A, non si applicano “azioni dirette”.

#### **Azioni in zone C:**

Nelle [zone C](#) individuate nel [Capitolo 3](#), devono essere predisposti **piani di mantenimento** costituiti da accordi e provvedimenti da porre in essere in modo strutturale e programmatico di carattere generale come elencate al [paragrafo 6.1.1](#).

### **6.1.3 Misure da applicare per la riduzione degli inquinanti Benzene, Piombo, CO, SO<sub>2</sub>**

Premessa metodologica: ai fini della zonizzazione è stato considerato l’approccio di cui al [Capitolo 3](#).

La zonizzazione preliminare, effettuata ai sensi del D. Lgs. 351/99, presuppone azioni mirate al contenimento di questi inquinanti che comunque negli ultimi anni non hanno mai superato (se non per sporadici e limitati episodi) i valori limite (per Pb, Benzene e CO) e la soglia di allarme (per SO<sub>2</sub>), da attuarsi:

- in modo programmato e strutturale sui principali assi viari di attraversamento del territorio regionale, in modo programmato e obbligatorio nei [Comuni di fascia A](#),
- in base ad accordi locali, nei [Comuni di fascia B](#),
- per i rimanenti [Comuni di fascia C](#), si consiglia di adottare comunque comportamenti virtuosi di natura volontaria, volti a prevenire l’acuirsi del fenomeno a livello locale, regionale e di bacino aerologico padano.

Per quanto concerne le azioni da intraprendere per ridurre le emissioni di questi inquinanti nei centri densamente popolati e sulle grandi arterie di attraversamento del territorio regionale, occorre puntare l’attenzione soprattutto sul traffico privato (benzene, CO), sulla movimentazione delle merci effettuata con automezzi pesanti (SO<sub>2</sub>) e sui combustibili (SO<sub>2</sub>) e sul funzionamento ottimale degli impianti da riscaldamento (CO).

Le azioni strutturali individuate sono, quelle generali indicate al [paragrafo 6.1.1](#).

Per quanto attiene al Biossido di Zolfo (SO<sub>2</sub>), nonostante i livelli registrati in atmosfera possano ritenersi ampiamente al di sotto delle soglie indicative di un’esposizione cronica critica, in talune realtà, prossime ad aree di tipo industriale e portuale, è possibile che si registrino limitati episodi acuti di inquinamento da SO<sub>2</sub>. Questo è il caso dell’area industriale/portuale di Porto Marghera dove, secondo l’analisi dati condotta per l’anno 1998 (studio ARPAV, “Rapporto ambientale d’Area della Zona Industriale di Porto Marghera”), è possibile che, in concomitanza di particolari condizioni meteorologiche, si verificino valori di concentrazione media oraria prossimi al valore limite di 350 µg/m<sup>3</sup> (DM 60/2002).

#### **Azioni in zona A**

Attualmente non sono state individuate zone di tipo A per questi inquinanti.

Qualora si evidenziassero superamenti delle soglie previste, le azioni sarebbe quelle di seguito elencate.

**Azioni integrate:** Tutte quelle indicate nel [paragrafo 6.1.1.](#) ed inoltre:

1. Riduzione dei livelli di emissione di SO<sub>2</sub>, CO, Benzene e Piombo delle attività produttive esistenti nel territorio anche mediante accordi volontari (es. EMAS) e regolamentazione del sistema delle autorizzazioni di nuovi insediamenti al fine di migliorare complessivamente il bilancio di area

**Azioni dirette:** queste azioni dovrebbero essere messe in atto al fine di impedire il superamento dei valori limite e della soglia di allarme. Per il Piombo non si prevedono azioni dirette, in quanto il metallo non è più presente nella formulazione delle benzine e non sono individuabili fonti di emissioni specifiche da particolari attività.

Lo scopo è quello di disincentivare la circolazione dei mezzi maggiormente inquinanti e di impedire l'accesso a specifiche aree e in determinati periodi a veicoli con scarsa eco-compatibilità (es. non alimentati a GPL/metano, oppure con omologazione non recente del motore). Nella fattispecie:

**Superamento soglia di allarme di SO<sub>2</sub>:**

1. Blocco del traffico pesante e commerciale diesel immatricolato prima del 01/10/1997 all'interno di aree prestabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso)
2. Blocco delle autovetture diesel immatricolate prima del 01/01/1997
3. Limitazione degli orari di riscaldamento per impianti termici civili e produttivi funzionanti a combustibili non gassosi, all'interno di aree stabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso), non dotati di sistemi di abbattimento della SO<sub>2</sub>
4. Blocco di attività produttive comportanti l'emissione significativa (> 10 kg/die) di SO<sub>2</sub>, all'interno di aree stabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso)

**Superamento valore limite di CO e valore limite annuale di Benzene:**

1. Blocco delle autovetture a benzina immatricolate prima del 01/01/1993
2. Blocco dei motoveicoli/ciclomotori non catalizzati
3. Blocco di attività produttive comportanti l'emissione significativa (> 10 kg/die) di CO, all'interno di aree stabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso)
4. Limitazione degli orari di riscaldamento per impianti termici civili e produttivi
5. Attuazione dei piani di trasporto alternativi, previa opportuna campagna informativa capillare, così come predisposti dai mobility manager.

### **Azioni in zone B**

Attualmente, le zone B sono identificate solo sulla base dei superamenti di Benzene (v. [Capitolo 3](#)).

Trattasi in questo caso di un pacchetto di accorgimenti da porre in essere in modo strutturale e programmatico "**Azioni integrate**" a livello regionale (vedi quanto elencato al punto [Azioni in zona A](#)).

### **Azioni in zone C**

Le zone C sono intese come le aree afferenti all'intero territorio regionale, eccezion fatta per le zone B precedentemente trattate.

Trattasi in questo caso di un pacchetto di accorgimenti da porre in essere in modo strutturale e programmatico, "**Azioni integrate**" sovrazonali o a livello regionale come già elencato al [punto 6.1.1.](#)

## **6.1.4 Misure da applicare per la riduzione del Biossido di Azoto (NO<sub>2</sub>)**

**Premessa metodologica:** ai fini della zonizzazione è stato considerato l'approccio di cui al [Capitolo 3](#).

Come già citato al [paragrafo 2.3.2.2](#), il biossido di azoto riveste un ruolo fondamentale nei meccanismi di formazione dello smog fotochimica.

La zonizzazione preliminare, effettuata ai sensi del D. Lgs. 351/99, presuppone azioni mirate al contenimento di questo inquinante, che comunque negli ultimi anni non ha superato le soglie di allarme pur mostrando superamenti del valore limite orario e di media annuale, con un trend medio in crescita, in modo esteso sull'intero territorio pianeggiante della regione:

- in modo programmato e strutturale sui principali assi viari di attraversamento del territorio regionale, in modo programmato e obbligatorio nei [Comuni di fascia A](#),
- in base ad accordi locali, nei [Comuni di fascia B](#),
- per i rimanenti [Comuni di fascia C](#), si consigliano comunque dei comportamenti virtuosi di natura volontaria volti a prevenire l'acuirsi del fenomeno a livello locale, regionale e di bacino aerologico padano.

Per quanto concerne le “**Azioni integrate**” da intraprendere per ridurre le emissioni di questo inquinante nei centri densamente popolati e sulle grandi arterie di attraversamento del territorio regionale, occorre puntare l'attenzione soprattutto sul traffico privato con veicoli diesel, sulla movimentazione delle merci effettuata con automezzi pesanti e sul buon funzionamento degli impianti da riscaldamento e degli impianti di combustione in genere.

Le azioni strutturali individuate sono quelle citate al [paragrafo 6.1.1](#).

#### **Azioni in zona A:**

Le [Zone A](#) sono quelle individuate al [Capitolo 3](#).

Trattasi anche in questo caso di un pacchetto di accorgimenti da porre in essere in modo strutturale e programmatico, le così dette “**Azioni integrate**” che prevedano, oltre alle misure già citate al [punto 6.1.1](#), le seguenti azioni:

#### **Azioni integrate:**

1. Intensificazione delle verifiche in strada dei livelli di emissione di NO<sub>x</sub> dei veicoli diesel con particolare riguardo ai mezzi pesanti e commerciali.
2. Trasformazione dei veicoli di enti o aziende pubbliche alimentati a gasolio verso combustibili più ecocompatibili (metano-GPL-elettrici-ibridi)
3. Incentivi alla trasformazione dei taxi verso combustibili gassosi, in primis il metano
4. Incentivi alla trasformazione dei mezzi commerciali a prevalente azione locale, verso combustibili gassosi, in primis il metano
5. Riduzione dei livelli di emissione di NO<sub>x</sub> delle attività produttive esistenti nel territorio anche mediante accordi volontari (es. EMAS/ISO 14000) e regolamentazione del sistema delle autorizzazioni di nuovi insediamenti, al fine di migliorare complessivamente il bilancio di area

#### **Azioni dirette**

Queste le azioni che dovrebbero essere messe in atto al fine di impedire il superamento dei valori limite e della soglia di allarme del biossido di azoto:

1. Blocco del traffico pesante e commerciale diesel immatricolato prima del 01/10/1997 all'interno di aree prestabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso).
2. Blocco delle autovetture diesel immatricolate prima del 01/01/1997, all'interno di aree prestabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso).
3. Blocco delle autovetture a benzina immatricolate prima del 01/01/1993 e dei ciclomotori immatricolati prima del 01/06/1999, all'interno di aree prestabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso).
4. Limitazione degli orari di riscaldamento per impianti termici civili e produttivi all'interno di aree stabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso)

5. Blocco di attività produttive comportanti l'emissione significativa (> 60 kg/die) di NO<sub>x</sub>, all'interno di aree stabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso)
6. Attuazione di piani di trasporto alternativi, previa opportuna campagna informativa capillare, così come predisposti dai mobility manager.

### **Azioni in zona B**

Le **Zone B** sono quelle individuate al [Capitolo 3](#).

Trattasi in questo caso di un pacchetto di accorgimenti da porre in essere in modo strutturale e programmatico "**Azioni integrate**" già previste per le zone A.

### **Azioni in zona C**

Le **Zone C** sono quelle individuate al [Capitolo 3](#).

Trattasi in questo caso di un pacchetto di accorgimenti da porre in essere in modo strutturale e programmatico "**Azioni integrate**" sovrazionali o a livello regionale come già elencato al punto [6.1.1](#). Non sono previste azioni dirette.

## **6.1.5 Misure da applicare per la riduzione dell'Ozono**

**Premessa metodologica:** ai fini della zonizzazione è stato considerato sia il superamento della soglia di allarme pari a 240 µg/m<sup>3</sup> su tre ore consecutive, sia il valore bersaglio per la protezione della salute umana (media massima giornaliera su otto ore) pari a 120 µg/m<sup>3</sup> da non superare per più di 25 giorni per anno civile (rif. Direttiva 2002/3/CE). Nel caso in cui si sia superata la soglia di allarme si deve applicare il **Piano di azione**, nel caso si sia superato il valore bersaglio per anche solo un anno va applicato il **Piano di risanamento**.

La zonizzazione preliminare, effettuata ai sensi del D. Lgs. 351/99, presuppone azioni mirate al contenimento dei precursori dell'ozono (in particolare ossidi di azoto ed alcune categorie di idrocarburi), da attuarsi su tutto il territorio regionale facente parte del Bacino aerologico Adriatico-Padano.

### **Azioni integrate**

Per le azioni volte al contenimento degli ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) si rimanda al [paragrafo 6.1.4](#).

Per quanto concerne gli idrocarburi precursori si individuano, oltre a quelle già citate al [punto 6.1.1](#), le seguenti azioni, mirate soprattutto alla riduzione delle emissioni di idrocarburi:

1. Sostituzione dei ciclomotori a due tempi non catalizzati con ciclomotori a 4 tempi, a GPL e, soprattutto, a trazione elettrica
2. Sostituzione dei veicoli alimentati a benzina con veicoli alimentati a gas (GPL, metano) o elettrici
3. Estensione dei parcheggi coperti/alberati per ridurre le emissioni evaporative di benzina
4. Riduzione delle emissioni di Idrocarburi (es. solventi) delle attività produttive esistenti nel territorio mediante tecniche di prevenzione ed abbattimento, anche mediante accordi volontari (es. EMAS, ISO 14000). Piena applicazione della direttiva europea sulle emissioni di solventi (1999/13/CE). Regolamentazione del sistema delle autorizzazioni di nuovi insediamenti al fine di migliorare complessivamente il bilancio di area
5. Attivazione di campagne di sensibilizzazione, educazione e informazione partendo dalle scuole fino a raggiungere il singolo cittadino, sulla genesi di questo inquinante, sugli effetti sanitari e ambientali dell'ozono e sul modo per difendersi

6. Incentivazione delle colture di specie vegetali e arboree non produttrici di idrocarburi biogenici precursori dell'ozono (quali i Composti Organici Volatili ed altri): iniziative di piantumazione fino ad arrivare ad un rapporto di 1 albero a cittadino, privilegiando aree sensibili come parchi, scuole, asili, ospedali, ecc.

## **6.2 INDIVIDUAZIONE DELLE AZIONI DI INTERVENTO**

### **6.2.1 Misure a favore della mobilità sostenibile e della prevenzione e riduzione delle emissioni nelle città ed al controllo delle emissioni dei veicoli circolanti**

Sulla base delle risultanze dalle informazioni derivanti dalla valutazione preliminare della qualità dell'aria e tenendo conto delle tendenze e degli sviluppi normativi a protezione dell'ambiente e delle popolazioni esposte, risulta indispensabile intervenire in via prioritaria per la riduzione delle emissioni inquinanti, al fine di prevenire e contenere i superamenti dei limiti (già in vigore o previsti per il 2005) per le polveri inalabili (PM<sub>10</sub>), il Benzene, CO, NO<sub>2</sub> e O<sub>3</sub>, nonché per il mantenimento degli obiettivi di qualità dell'aria per gli Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA), in modo da ridurre la possibilità del verificarsi sul territorio regionale di episodi acuti di inquinamento atmosferico.

La possibilità di superamento dei limiti e degli obiettivi di qualità dell'aria si verifica principalmente nelle aree urbane con numero abitanti e densità di popolazione elevati e dove sono localizzate infrastrutture, imprese, attività commerciali e ricreative, arterie di grande comunicazione tali da indurre elevati livelli di traffico, ovvero strade o nodi stradali a bassa fluidità (vedasi il capitolo sulla zonizzazione urbana e industriale).

Dalla valutazione preliminare della qualità dell'aria, cui si rimanda per i necessari approfondimenti, risulta che il contributo del settore dei trasporti alle emissioni totali è di circa l'80%. Al fine di prevenire gli episodi di inquinamento e di migliorare le caratteristiche della qualità dell'aria, risulta prioritario intervenire con provvedimenti stabili e strutturali per ridurre quanto possibile le emissioni inquinanti dovute al traffico, in particolare nelle aree urbane più densamente popolate.

Assumono pertanto particolare rilievo i contenuti del Piano Regionale dei Trasporti, dei Programmi Regionali e locali per i servizi di trasporto pubblico locale, dei Piani Urbani del Traffico (PUT) e della mobilità (PUM), atteso che fra gli obiettivi di detti piani vi sia anche la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, la razionalizzazione e la fluidificazione della circolazione.

Considerato che le emissioni inquinanti dovute al traffico hanno un ruolo diffuso su tutto il territorio regionale e che è possibile quindi massimizzare gli effetti della politica ambientale e di quella dei trasporti solo operando in ambito territoriale regionale e perseguendo obiettivi comuni, i provvedimenti finalizzati alla prevenzione e alla riduzione delle emissioni nelle città ed al controllo delle emissioni dei veicoli circolanti riguardano indistintamente tutto il territorio della regione Veneto.

Provvedimenti differenziati sono, invece, da prevedere per la gestione di episodi acuti di inquinamento.

Il presente Piano si pone come obiettivo il miglioramento delle emissioni di tutti i mezzi di trasporto, la riduzione delle emissioni complessive dovute al traffico mediante la razionalizzazione e fluidificazione della circolazione, la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale. Si considera strategico garantire in via preventiva e prioritaria la riduzione delle emissioni di inquinanti dei veicoli circolanti su tutto il territorio regionale, attraverso il controllo del rispetto dei limiti e delle prescrizioni tecniche stabiliti dall'art. 2 del Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 5 febbraio 1996. Una regolare manutenzione del motore porta non solo ad un minor inquinamento dell'aria, ma anche a minore consumo di carburanti, ad una miglior efficienza e maggior durata dei motori stessi. Si considerano strategiche anche campagne di controllo volontario, messe in atto dai Comuni, Province ed altri enti/associazioni, dei gas di scarico dei veicoli a motore da effettuarsi in diverse realtà locali per sensibilizzare la cittadinanza sul principio e l'importanza del controllo periodico frequente dei gas di scarico.

Si ritiene inoltre necessario fornire le prime indicazioni, indirizzi e criteri tendenti alla razionalizzazione e fluidificazione e decongestionamento della circolazione, alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale.

La revisione, l'aggiornamento e l'integrazione dei provvedimenti per la mobilità sostenibile, per il raggiungimento degli obiettivi fissati, sono stabiliti con Deliberazione della Giunta Regionale.

### **6.2.1.1 Interventi a medio e lungo termine**

#### Sviluppo dei veicoli alimentati con carburanti alternativi

E' prevista un'azione di incentivazione per un adeguato sostegno agli enti e alle aziende pubbliche (aziende di trasporto pubblico, aziende municipalizzate, aziende del gas, acqua, smaltimento di rifiuti, etc.) per l'espansione dei veicoli a motore con alimentazione a metano (gas naturale), a GPL, a biodiesel, ibrida ed elettrica e, qualora disponibili, a celle combustibili. S'intende favorire sia l'acquisto di nuovi veicoli alimentati da carburanti alternativi più puliti, sia la conversione del parco circolante a GPL o metano.

E' prevista un'azione di formazione ed informazione relativamente ai vantaggi ambientali dei carburanti alternativi, agli obblighi degli enti e le aziende pubbliche e alle opportunità economiche per i privati.

Le Province attivano entro il 1.7.2005 degli Osservatori di: immatricolazioni di nuovi automezzi da parte delle aziende e di enti pubblici (D.M. 27 marzo 1998); parco circolante a carburanti alternativi; consumo di GPL (Gas di Petrolio Liquefatti) e GN (Gas Naturale o Metano) per autotrazione. Successivamente è previsto un aggiornamento annuale. Con frequenza annuale, entro il 1° luglio, esse inviano i dati riferiti all'anno precedente alla Regione.

#### Veicoli a motore. Obblighi per gli enti e le aziende pubbliche

Con l'entrata in vigore del presente Piano, gli enti e le aziende pubbliche possono acquistare solo veicoli a motore con il tipo di omologazione più recente, ancorché non ancora resa obbligatoria dalle norme nazionali ed europee. Tale vincolo è condizionato all'effettiva disponibilità commerciale. Il costo non deve essere superiore al 10% del costo di un veicolo di caratteristiche equivalenti, ma con omologazione di tipo antecedente. Lo scopo è di favorire la penetrazione, per quanto possibile anticipata, di veicoli a basse emissioni.

Deroghe sono consentite per l'acquisto di autoveicoli delle stesse categorie alimentati esclusivamente da GPL o da metano, ibridi ed elettrici o per l'acquisto di veicoli con caratteristiche tecniche specifiche per usi particolari (ad esempio, fuoristrada, mezzi di soccorso ed emergenza).

#### Veicoli pesanti a basso impatto ambientale. Obblighi per gli enti e aziende pubbliche.

Considerate le elevate emissioni inquinanti dei veicoli pesanti, adibiti al trasporto di persone e di merci, si adottano i seguenti criteri:

- a) per tutti gli Enti e le aziende pubbliche o di servizio pubblico sono fissate le seguenti quote minime di acquisto di veicoli ecologici migliorati EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle); nel rinnovo del parco circolante nelle aree urbane: 20% nel 2005; 30% nel 2007;
- b) la Regione Veneto e gli enti locali possono erogare contributi alle aziende pubbliche o di servizio pubblico per l'acquisto di veicoli ecologici migliorati EEV, o almeno omologati in base alla Euro V, e per la conversione del parco circolante esistente a carburanti alternativi.

Deroghe sono consentite solo per l'acquisto di mezzi da impiegare in condizioni particolari, ad esempio mezzi di emergenza.

Per quanto attiene al Trasporto Pubblico Locale (TPL), il Programma Regionale di Investimenti per il Trasporto Pubblico Locale 2002-2004 recita (pag. 18): "Nell'ottica poi della mobilità sostenibile, tenuto conto delle indicazioni fornite dalla legge n. 194/98, che pone particolare attenzione all'esigenza di tutelare l'ambiente dalle conseguenze dell'inquinamento, in particolar modo nelle aree urbane, ed in considerazione dello sviluppo delle tecnologie di controllo delle emissioni da parte dei veicoli, si ritiene di incentivare l'acquisto di mezzi ad alimentazione non convenzionale ed a basso impatto ambientale, riservando a questa categoria di veicoli almeno il 40% del finanziamento previsto per l'ammodernamento del parco."

### Misure per favorire i veicoli a motore meno inquinanti

Nei bandi di gare d'appalto per l'assegnazione di servizi di pubblica utilità con elevata incidenza dell'uso di veicoli a motore per il trasporto di merci e di persone (trasporto pubblico cittadino, raccolta di rifiuti urbani e pulizia delle strade, servizi di consegna della posta, servizi di vigilanza, ...) gli enti e le aziende pubblici attribuiranno un punteggio premiante ai concorrenti che propongono flotte di mezzi, o quote rilevanti di esse, alimentate con carburanti alternativi (Gpl, metano, elettricità e ibridi). per i mezzi pesanti, un punteggio premiante dovrà essere assegnato all'impiego di mezzi omologati EEV e EURO V.

Nella redazione o nell'aggiornamento dei piani urbani del traffico (PUT) e dei piani urbani di mobilità (PUM), i Comuni devono fissare le condizioni restrittive per consentire solo la circolazione di mezzi pesanti più ecologici ("EEV" o omologati secondo la "EURO V" o successive), in zone a traffico limitato (ZTL) o nei periodi di superamento dei livelli di attenzione e di allarme.

Nella redazione dei piani urbani del traffico, i Comuni devono fissare condizioni specifiche per favorire la circolazione di mezzi privati alimentati con carburanti alternativi, consentendone la circolazione in zone a traffico limitato (ZTL) o nei periodi di superamento delle soglie di allarme, purché le condizioni generali non lo impediscano.

### Manutenzione degli impianti termici e controlli relativi

Il Decreto del Presidente della Repubblica 26 agosto 1993 n. 412, in attuazione dell'art. 4, comma 4, della Legge 10/91, detta norme in materia di progettazione, installazione, esercizio e manutenzione degli impianti termici ai fini del contenimento dei consumi di energia, e individua nei Comuni e nelle Province i soggetti attivi per il rispetto delle norme contenute nel DPR stesso. L'articolo 30, comma 5, del Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112 affida alle Regioni funzioni di coordinamento dei compiti attribuiti agli enti locali per l'attuazione del DPR 26 agosto 1993 n° 412. L'art. 11 del DPR 412/93 come successivamente modificato dal DPR 551/99 prevede il controllo e verifica degli impianti termici, finalizzati all'uso razionale dell'energia e alla riduzione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera. In particolare ai sensi dell'art. 31, della Legge 10/91, i Comuni con più di 40.000 abitanti e le Province per la restante parte del territorio, effettuano con cadenza almeno biennale e con onere a carico dell'utente, anche avvalendosi di organismi esterni aventi specifica competenza tecnica, i controlli necessari ad accertare l'effettivo stato di manutenzione e di esercizio dell'impianto termico. Entro 6 mesi dalla data di adozione del presente Piano e successivamente ogni due anni, gli enti di cui sopra inviano alla Regione Veneto (Unità Complessa Tutela dell'Atmosfera) una relazione sulle caratteristiche e sullo stato di efficienza e di manutenzione degli impianti termici nel territorio di propria competenza, con particolare riferimento alle risultanze dei controlli effettuati nell'ultimo biennio.

### Benzina e gasolio più puliti

La Regione Veneto, le Province e i Comuni capoluoghi di provincia si fanno carico di cercare delle intese volontarie con le compagnie petrolifere e le associazioni di categoria dei distributori di carburanti, per anticipare la commercializzazione di benzina e gasolio per autotrazione più puliti, con le stesse specifiche tecniche obbligatorie a partire dal 1° gennaio 2009, o almeno con caratteristiche ecologiche migliorate rispetto a quelle attuali, considerato che il loro utilizzo sui veicoli in circolazione consentirà una sostanziale diminuzione delle emissioni di tutti gli inquinanti atmosferici tradizionali.

Per quanto riguarda il gasolio per autotrazione, la Regione Veneto anticipa al 1° gennaio 2007 l'utilizzo esclusivo, nel territorio regionale, di combustibile con tenore di zolfo < 10 mg/kg (ppm).

### Piste ciclabili

Il Piano persegue l'obiettivo di ottimizzare disponibilità e utilizzo delle piste ciclabili nell'ambito di ciascuna Provincia e di ciascun Comune soggetto al Piano Urbano del traffico; detti Comuni, allo scopo, dovranno pertanto inserire nel Programma Annuale delle Opere Pubbliche, a favore della mobilità ciclistica, interventi per almeno 500.000 €.

Le Amministrazioni Provinciali attivano, entro il 1.7.2005 un Osservatorio per il censimento delle reti di piste ciclabili realizzate nel 2002 nei propri territori provinciali. Successivamente è previsto un aggiornamento annuale. Con frequenza annuale, entro il 1° luglio, esse inviano i dati riferiti all'anno precedente alla Regione.

#### Evaporazione di carburanti da fonti fisse

Entro il 31/12/2003, la Giunta Regionale elabora una relazione sullo stato di attuazione della legge 413/97, in particolare per quanto riguarda gli obblighi di adozione degli interventi tecnici atti a ridurre le emissioni di vapori di idrocarburi nel ciclo di produzione e distribuzione dei derivati del petrolio impiegati come carburanti.

Provvedimenti per contenere l'uso e le percorrenze delle autovetture private

Per favorire l'uso di mezzi collettivi sono adottate le seguenti misure:

- A) i Comuni devono incoraggiare una maggior diffusione del veicolo pubblico, attribuendo dei vantaggi ai mezzi collettivi. Nell'ambito dei PUT e dei PUM, ai mezzi pubblici va privilegiato l'accesso alle zone a traffico limitato (ZTL) e l'utilizzo di corsie preferenziali; vanno inoltre considerate la realizzazione di parcheggi scambiatori con i mezzi pubblici e la tariffazione della sosta per i mezzi privati;
- B) i Comuni, per quanto di loro competenza, sono tenuti a promuovere a costo ridotto l'accesso a fiere, mostre, musei, etc. ai possessori di abbonamenti e di biglietti di trasporto pubblico, bus, tram, treno, taxi, etc.;

#### Motocicli e ciclomotori. Obblighi per gli enti e le aziende pubbliche

L'impiego di ciclomotori e motoveicoli non deve essere sfavorito rispetto alle autovetture alla luce dei minori effetti sulla congestione del traffico e dei minori spazi richiesti per la sosta, purché sia supportato da una adeguata rete di parcheggi, al fine di non occupare impropriamente la sede stradale o i marciapiedi.

Nell'adozione di provvedimenti restrittivi alla circolazione, le autorità competenti possono discriminare i ciclomotori e i motoveicoli non conformi alla direttiva 97/24/CE (quindi immatricolati prima del 1999) e i motoveicoli a 2 tempi rispetto ai 4 tempi (se 2 tempi non conformi alla direttiva 97/24/CE). Tali mezzi, infatti, sono stimati maggiormente inquinanti sia per le emissioni atmosferiche che per quanto riguarda le emissioni di rumore.

#### Parcheggi e interventi strutturali

I Comuni devono farsi carico, anche favorendo le relative procedure urbanistiche, di incrementare i parcheggi in zone semiperiferiche e periferiche. Vanno privilegiati i parcheggi su più piani, anche per non pregiudicare la fruibilità degli spazi destinati alle aree verdi o alla fluidità della circolazione.

Il governo della mobilità, particolarmente nelle aree urbane e metropolitane, non può essere perseguito solo mediante interventi interni al sistema dei trasporti. Gli interventi sulla struttura degli insediamenti e l'assetto del territorio, attuabili nel lungo periodo, costituiscono uno strumento particolarmente efficace per la riduzione dell'entità della domanda e la modifica della sua distribuzione modale, spaziale e temporale. tra gli interventi di questo tipo, acquistano particolare rilevanza: la localizzazione di servizi e, più in generale, della qualità urbana nelle aree periferiche; le localizzazioni delle attività produttive in relazione alla mobilità indotta e all'offerta di trasporto attuale o programmata; la presenza nei nuovi insediamenti di assetti urbanistici favorevoli al trasporto collettivo; le destinazioni d'uso degli immobili, specie nelle aree centrali.

i Comuni e le altre amministrazioni competenti devono salvaguardare le aree disponibili per i parcheggi e sosta breve in caso di nuove costruzioni, ristrutturazioni e ampliamenti di edifici esistenti, qualunque ne sia l'uso; devono inoltre favorire e incentivare le trasformazioni di edifici in parcheggi coperti.

La Regione Veneto intende promuovere l'intermodalità dei trasporti, che consente di utilizzare per ogni segmento dello spostamento complessivo il modo più idoneo sotto il profilo tecnico, economico ed ambientale.

Lo sviluppo delle reti di intermodalità (nodi di interscambio fra mezzi pubblici, parcheggi delle autovetture in corrispondenza di fermate/stazioni di mezzi pubblici) e di sistemi innovativi, quali la bigliettazione integrata, e un recupero di efficienza complessiva del sistema costituisce un punto irrinunciabile del presente Piano. La realizzazione di collegamenti del trasporto pubblico locale con le stazioni ferroviarie e con i centri delle città costituiscono un importante strumento, sotto il profilo ambientale, del contenimento della congestione e dei costi interni del trasporto.

Per lo sviluppo e il sostegno delle politiche di intermodalità, la Giunta Regionale, le Province e i Comuni effettuano efficaci e capillari campagne di informazione ai cittadini.

Considerato che l'inadeguatezza dei parcheggi e delle altre infrastrutture presso i caselli autostradali costituisce un ostacolo alla riduzione del traffico e all'auspicato sviluppo dell'intermodalità dei trasporti, le amministrazioni pubbliche competenti devono intervenire nei confronti dei gestori delle autostrade, in particolare per:

- a) la realizzazione di idonei parcheggi, sia a pagamento sia gratuiti, presso tutti gli accessi ai caselli autostradali;
- b) il miglioramento della viabilità complessiva e una riduzione della congestione in corrispondenza dei caselli autostradali.

Entro il 31.12.2005, la Giunta Regionale è tenuta ad effettuare uno studio di verifica della situazione viabilistica in corrispondenza di tutti i caselli autostradali e a proporre interventi di miglioramento.

#### Piani Urbani del Traffico (PUT) e Piani Urbani della Mobilità (PUM)

La Regione invita i Comuni inadempienti a provvedere quanto prima alla redazione dei PUT e porre l'aspetto specifico dell'inquinamento dell'aria come punto fondamentale nella redazione dei piani e nella revisione degli stessi.

I Comuni con più di 100.000 abitanti devono elaborare i piani urbani della mobilità (PUM) per affrontare i problemi della mobilità secondo un Piano strategico di medio-lungo termine.

La Regione afferma la propria piena disponibilità a concertare linee generali di intervento con i Comuni e le Province interessate, avvalendosi anche della collaborazione dell'Arpav.

La Giunta Regionale procede, previa diffida, alla nomina di un commissario straordinario qualora i Comuni soggetti al PUT non provvedano all'approvazione di detto documento entro il 31.12.2004.

#### Interventi per il decongestionamento del traffico

La Regione Veneto, al fine di migliorare la mobilità del traffico automobilistico nelle diverse reti urbane ed extraurbane e di attuare una mobilità supportata da ausili informatici all'interno delle aree urbane, oltre a prevedere opere strutturali come il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale esteso all'area centrale del Veneto, concede altresì contributi finalizzati ad incentivare:

- a) l'installazione di sistemi di pagamento informatizzati del pedaggio autostradale sulle auto di nuova immatricolazione;
- b) la sperimentazione da parte dei Comuni capoluogo di Provincia di sistemi di accesso selezionato ad aree individuate, o a parcheggi, attraverso l'uso di strumenti di riconoscimento e rilevamento automatizzati in ingresso e in uscita.

Le forze dell'ordine pubblico stabiliscono, in accordo con le Province, programmi di massima mobilitazione e sorveglianza, da attuarsi in tutti i periodi di superamento delle soglie di allarme, per il pieno rispetto del "Codice della Strada" e delle norme qui stabilite in materia di "bollino blu".

#### Contributi finanziari

Specifiche risorse, anche a integrazione di quelle eventualmente destinate dallo Stato, saranno rese disponibili da parte della Regione, Province e Comuni per l'attuazione degli interventi previsti dal Piano.

### **6.2.1.2 Interventi di breve periodo**

#### Bollino Blu

A partire dal 01/07/2005, tutti i veicoli a motore di proprietà di persone o enti aventi residenza o sede nella Regione Veneto, immatricolati da oltre un anno, per circolare sul territorio regionale devono essere in grado di attestare il rispetto delle prescrizioni tecniche di cui all'art. 2 del Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 5 febbraio 1996, mediante l'esibizione del "bollino blu" valido su tutto il territorio nazionale di cui al decreto del Ministro dei trasporti 28 febbraio 1994, e il possesso del certificato relativo al controllo delle emissioni.

Il rilascio del bollino blu avviene contestualmente alle scadenze per la revisione dell'autoveicolo.

In conformità con quanto previsto della Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici del 7 luglio 1998, la circolazione dinamica sul territorio regionale in assenza di bollino blu sarà punita ai sensi dell'articolo 7, comma 13 del Decreto legislativo 285/92 "Nuovo codice della strada", con la sanzione amministrativa prevista. Alla polizia municipale e agli organismi di vigilanza individuati dai Comuni compete la verifica dell'ottemperanza di quanto disposto dal presente provvedimento.

Gli autoveicoli a motore in possesso del bollino blu e della relativa documentazione di rito, rilasciato da altra regione o provincia sono autorizzati alla circolazione sul territorio regionale.

### **6.2.1.3 Provvedimenti da assumere in caso di superamento delle soglie di allarme e dei valori limite per uno o più inquinanti**

#### Competenze

In considerazione del fatto che, in ambito regionale, le emissioni inquinanti sembrano presentare una componente areale dominante e che provvedimenti scarsamente coordinati e differenziati nella tipologia, intensità, tempo e spazio di applicazione potrebbero non consentire di ripristinare condizioni accettabili di qualità dell'aria in tempi adeguati, la gestione dei superamenti delle soglie di allarme e dei valori limite per gli inquinanti atmosferici è articolata su due livelli.

Al primo livello è definita l'azione del **Comitato di Indirizzo e Sorveglianza (C.I.S.)**, composto dalla Regione, dalle sette Province del Veneto e dai sette Comuni capoluogo. Il C.I.S. ha il compito di individuare le linee guida degli interventi da programmare secondo criteri differenziati (intesi come Piani di Azione, Piani di Risanamento e Piani di Mantenimento) e verificarne con cadenza annuale l'efficacia sulla base di rapporti sintetici di attività elaborati dai sette Tavoli Tecnici Zonali (v. capoverso successivo). Il carattere "dinamico" del P.R.T.R.A. viene garantito, oltre che dalla revisione complessiva triennale del Piano (paragrafo 6.7) e dall'allineamento con la normativa nazionale ed europea, dagli aggiornamenti della zonizzazione proposti dai Tavoli Tecnici Zonali secondo le modalità sotto descritte. Il C.I.S. verifica che tali proposte di modifiche siano in linea con la valutazione della qualità dell'aria effettuata annualmente dalla Regione che provvede, con il supporto di ARPAV, alla compilazione del questionario di cui alla Decisione 2004/461/CE del 29/04/04. In attesa di approvazione formale dell'aggiornamento triennale del P.R.T.R.A., il C.I.S. ha quindi facoltà di sancire gli aggiornamenti parziali (zonizzazione, scadenze, nuovi limiti) sia di carattere tecnico che normativo. Il C.I.S. è presieduto dal Presidente della Giunta Regionale ed è costituito dai sette Presidenti delle Giunte Provinciali, dai sette Sindaci dei Comuni capoluogo e, a carattere consultivo, dalla Direzione Regionale Ambiente, dall'Unità Complessa Tutela dell'Atmosfera, dalla Direzione Regionale Prevenzione e da ARPAV.

Al secondo livello si colloca l'azione dei **sette Tavoli Tecnici Zonali (T.T.Z.)**, uno per ciascuna Provincia. Ogni T.T.Z. è composto dal Presidente della Provincia, dal Sindaco del Comune capoluogo e dai Sindaci dei Comuni ricadenti nelle zone o agglomerati classificati come A, B e C del territorio provinciale di appartenenza. L'elenco dei Comuni è riportato al capitolo 3.

I T.T.Z. hanno il compito di coordinare gli interventi dei Comuni previsti nei Piani di Azione, di Risanamento e di Mantenimento, finalizzati a ridurre e contenere i superamenti delle soglie di allarme e dei valori limite. Ciascun T.T.Z. è coordinato e presieduto dal Presidente della Giunta Provinciale che ha compiti di coordinamento, sorveglianza e verifica annuale dell'applicazione dei

Piani che sono proposti e resi esecutivi (secondo criteri differenziati in base alla classificazione per inquinante) dai Comuni di fascia A, B e C nei rispettivi territori di appartenenza.

In caso d'inerzia del Sindaco, tutte le iniziative spettanti al Comune per ovviare agli effetti del superamento o del rischio di superamento dei valori limite o delle soglie d'allarme previste dalla vigente normativa, anche quando decise nei Tavoli Tecnici Zonali o del Comitato di Indirizzo e Sorveglianza, vengono in via sostitutiva adottate dalle Amministrazioni Provinciali competenti per territorio.

Ai T.T.Z. partecipano, a carattere consultivo, l'ULSS e l'ARPAV competenti per territorio. Con cadenza almeno annuale, ciascun T.T.Z. elabora ed invia al C.I.S. un rapporto sintetico di attività sull'efficacia delle azioni intraprese e propone al C.I.S. le eventuali modifiche inerenti la zonizzazione del territorio provinciale, sulla base dei dati dei monitoraggi ambientali realizzati da ARPAV.

Ai sensi dell'art. 39 del DM 60/02 (modifica al decreto benzene), i Sindaci dei Comuni appartenenti agli agglomerati ed alle zone in cui sussiste il superamento ovvero il rischio di superamento dei valori limite o delle soglie di allarme, devono adottare, sulla base dei piani e programmi di cui agli artt. 7, 8 del D.Lgs. 351/99, le misure di limitazione della circolazione previste dall'art. 7 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285.

I Comuni attualmente ricadenti nelle zone C, che volontariamente intendano essere inseriti nell'elenco di zone di tipo A o B, possono presentare la loro "candidatura" alla Regione Veneto, purché essa sia opportunamente corredata di documentazione che ne giustifichi la nuova classificazione, secondo i criteri identificativi già adottati nella zonizzazione di cui al capitolo 3 del presente documento.

Viceversa, i Comuni attualmente ricadenti nelle zone A e B, che intendano proporre una classificazione diversa da quella indicata nel presente documento (di tipo C), hanno l'obbligo di presentare alla Regione Veneto un quadro di riferimento sullo stato della qualità dell'aria nel territorio comunale, corredato di una serie di dati rappresentativa di un anno di monitoraggio della qualità dell'aria (per tutti gli inquinanti convenzionali e non) e di dati sulle principali fonti di emissione, che ne giustifichi l'esclusione dalle zone di tipo A o B. Tale documento sarà sottoposto alla valutazione tecnica dell'ARPAV competente per territorio.

Ai sensi del DM 60/2002, spetta all'ARPAV informare i Tavoli Tecnici Zonali competenti dei superamenti dei valori limite e delle soglie di allarme. La comunicazione contiene anche indicazioni relative alle previsioni sull'evoluzione meteorologica della situazione, utili a giudicare la tendenza al ridimensionamento o all'acutizzazione del fenomeno.

A seguito della comunicazione dell'ARPAV, i Tavoli Tecnici Zonali provvedono:

- ad invitare la popolazione ad assumere comportamenti in linea con la natura e l'entità dell'inquinamento,
- all'emanazione dei provvedimenti necessari così come definiti nel Piano di azione, o nei provvedimenti collegati,
- ad informare tempestivamente i Comuni interessati di tutti i provvedimenti adottati.

Ciascuna Provincia dovrà far rispettare i provvedimenti emanati dai Tavoli Tecnici Zonali in applicazione del Piano di azione, di risanamento e mantenimento, o dei provvedimenti collegati.

#### Indicazioni generali per la gestione di episodi acuti di inquinamento atmosferico

Nei Piani di azione, o nei provvedimenti ad esso collegati, sono stabiliti per ciascuna delle possibili situazioni di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme, azioni e interventi specifici che devono essere attuati per la riduzione delle emissioni dovute al traffico, agli impianti per il riscaldamento di ambienti, agli impianti produttivi; sono altresì definiti i soggetti ai quali sono rivolte le diverse azioni, le procedure operative, le modalità ed i tempi di attuazione.

I provvedimenti previsti nel Piano di azione, o nei provvedimenti ad esso collegati, devono riguardare interventi prioritariamente per la riduzione delle emissioni dovute a:

- traffico veicolare;
- impianti termici civili;

- impianti individuati come sorgenti puntuali nel Registro Europeo delle Emissioni (EPER) in applicazione della direttiva 96/61/CE (detta "IPPC");
- impianti produttivi, sia termici che tecnologici, non inclusi nell'EPER;
- centrali termoelettriche non incluse nell'EPER.

La scelta dei provvedimenti da mettere in atto sarà effettuata sulla base della natura dell'inquinamento e dell'entità della riduzione delle emissioni necessaria per ripristinare le condizioni di qualità dell'aria. Questa sarà valutata tenendo conto dell'entità del superamento e dell'estensione spaziale e temporale previsto del fenomeno.

La riduzione delle emissioni sarà ascritta alle categorie di sorgenti maggiormente significative e suscettibili di riduzione, tenendo conto della necessità di escludere dai provvedimenti gli insediamenti, gli impianti ed i servizi individuati come essenziali.

I provvedimenti devono riferirsi almeno al territorio delimitato come appartenente alla zona A.

Al perdurare della situazione critica, a meno che le previsioni meteorologiche facciano prevedere un suo significativo miglioramento, i Comuni interessati adottano i provvedimenti stabiliti dal Piano d'azione, o dai Provvedimenti regionali in applicazione del Piano di azione, che devono essere messi in atto dal giorno successivo.

Sono previste misure che possono arrivare a:

- blocco totale del traffico privato, con progressione crescente di territorio e di durata;
- chiusura di tutte le scuole di ogni ordine e grado, con gradualità, in ordine decrescente di età a partire dalle scuole superiori.

I provvedimenti assunti cessano i loro effetti qualora, al termine del ciclo di monitoraggio giornaliero, non sussistano più tali condizioni.

I provvedimenti di limitazione della circolazione non si applicano ai veicoli elettrici, a quelli alimentate a gas metano e GPL, ai veicoli con almeno 3 persone a bordo (car pooling) e ai veicoli condivisi (car sharing).

### **6.2.2 Zone Industriali da risanare ai sensi del DPR 203/88**

Ad integrazione delle aree già individuate ai sensi del D.Lgs. 351/99 (rif. Capitolo 3), la Regione Veneto, in base ai dettami dell'art. 4 del DPR 203/88 individua ulteriori aree da risanare e soggette a particolari interventi di tutela. Attraverso questo strumento, la Regione adotta provvedimenti atti a ridurre le emissioni inquinanti a valori inferiori ai limiti minimi nazionali (DM 12/07/1990), anche per gli impianti esistenti.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente Piano, le Province propongono alla Regione l'individuazione di ulteriori aree da risanare rispetto a quelle già individuate nel presente Piano, e la definizione di valori limite alle emissioni più restrittivi rispetto a quelli individuati dal DM 12/07/1990. A tal fine propongono l'istituzione di tavoli di concertazione con la Regione e l'ARPAV competente per territorio. Qualora le Province richiedenti non provvedano ad istituire tali tavoli, la Regione può nominare un Commissario straordinario.

Alcune delle zone da risanare sono state individuate come tali anche ai sensi del D. Lgs. 351/99 per cui devono essere specificatamente applicati gli artt. 7 e 8.

L'art. 7 del decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351, recita:

#### **"Art. 7 (Piani d'azione)**

*1. Le regioni provvedono, sulla base della valutazione preliminare di cui all'art. 5, in prima applicazione, e, successivamente, sulla base della valutazione di cui all'art. 6, ad individuare le zone del proprio territorio nelle quali i livelli di uno o più inquinanti comportano il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme e individuano l'autorità competente alla gestione di tali situazioni di rischi.*

*2. Nelle zone di cui al comma 1, le regioni definiscono i piani d'azione contenenti le misure da attuare nel breve periodo, affinché sia ridotto il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme.*

3. *I piani devono, a seconda dei casi, prevedere misure di controllo e, se necessario, di sospensione delle attività, ivi compreso il traffico veicolare, che contribuiscono al superamento dei valori limite e delle soglie di allarme".*

L'art. 8 del decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351 recita quanto segue:

**"Art. 8 (Misure da applicare nelle zone in cui i livelli sono più alti dei valori limite)**

1. *Le regioni provvedono, sulla base della valutazione preliminare di cui all'art. 5, in prima applicazione, e, successivamente, sulla base della valutazione di cui all'art. 6, alla definizione di una lista di zone e di agglomerati nei quali:*

- a) *i livelli di uno o più inquinanti eccedono il valore limite aumentato del margine di tolleranza;*
- b) *i livelli di uno o più inquinanti sono compresi tra il valore limite ed il valore limite aumentato del margine di tolleranza.*

2. *Nel caso che nessun margine di tolleranza sia stato fissato per uno specifico inquinante, le zone e gli agglomerati nei quali il livello di tale inquinante supera il valore limite, sono equiparate alle zone ed agglomerati di cui al comma 1, lettera a).*

3. *Nelle zone e negli agglomerati di cui al comma 1, le regioni adottano un piano o un programma per il raggiungimento dei valori limite entro i termini stabiliti ai sensi dell'art. 4, comma 1, lettera c). Nelle zone e negli agglomerati in cui il livello di più inquinanti supera i valori limite, le regioni predispongono un piano integrato per tutti gli inquinanti in questione.*

4. *I piani e programmi, devono essere resi disponibili al pubblico e agli organismi di cui all'art. 11, comma 1, e riportare almeno le informazioni di cui all'allegato V.*

5. *Con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro della sanità, sentita la Conferenza unificata, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabiliti i criteri per l'elaborazione dei piani e dei programmi di cui al comma 3.*

6. *Allorché il livello di un inquinante è superiore o rischia di essere superiore al valore limite aumentato del margine di tolleranza o, se del caso, alla soglia di allarme, in seguito ad un inquinamento significativo avente origine da uno Stato dell'Unione europea, il Ministero dell'ambiente, sentite le regioni e gli enti locali interessati, provvede alla consultazione con le autorità degli Stati dell'Unione europea coinvolti allo scopo di risolvere la situazione.*

7. *Qualora le zone di cui ai commi 1 e 2 interessino più regioni, la loro estensione viene individuata d'intesa fra le regioni interessate che coordinano i rispettivi piani."*

Attraverso la valutazione preliminare della qualità dell'aria ed altri elementi conoscitivi, quali la stima delle emissioni in atmosfera per il traffico stradale e i dati sulle emissioni regionali elaborati da APAT, sono state individuate anche le aree del territorio regionale che per caratteristiche produttive e di traffico veicolare ad esse connesso, si ritiene possano essere a rischio di superamento dei valori limite per più inquinanti.

Le aree individuate sono state pertanto classificate come "zone A" dove si applicano tutte le "misure di carattere generale", le "azioni integrate" e le "azioni dirette" previste dal Piano. Inoltre, per le attività industriali si applicano le "azioni specifiche" descritte di seguito.

La lista delle zone individuate è la seguente:

- Area del polo industriale di Marghera
- Area del polo conciario vicentino (Comuni di Alonte, Altissimo, Arzignano, Brendola, CastelGomberto, Chiampo, Crespadoro, Gambellara, Lonigo, Montebello, Montecchio Maggiore, Montorso, Nogarole V., San Pietro Mussolino, Sarego, Trissino Zermeghedo.
- Area dei cementifici padovani (Comuni di Este e Monselice)
- Area del Delta del Po
- Distretto del mobile costituito dai comuni del Mottense – Opitergino – Quartiere del Piave) e dai comuni veneziani di Annone Veneto, Pramaggiore, San Stino di Livenza
- Distretto del mobile veronese (Comuni di Bovolone e Cerea)

Si impone una speciale attenzione per dette aree, al fine di prevenire sia episodi acuti, sia alti livelli di inquinamento di fondo, e la Regione Veneto, anche in via precauzionale, adotta un Piano per garantire il rispetto dei valori limite, al più tardi entro cinque anni dall'approvazione del presente Piano.

I provvedimenti previsti nel Piano di azione, o nei provvedimenti collegati, riguardano interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni dovute agli impianti produttivi, sia termici che tecnologici, ed a tutte le altre attività che causano inquinamento atmosferico, presenti nelle stesse aree, o in aree viciniori. Hanno un ruolo decisivo, pertanto, anche il traffico veicolare, gli impianti termici civili, le eventuali centrali termoelettriche, gli impianti di trattamento dei rifiuti e delle acque reflue, ed altre, come meglio indicato nelle specifiche sezioni.

#### Scenario tendenziale in assenza del Piano

La maggior parte delle attività industriali, o meglio le attività industriali a maggior impatto, presenti nelle aree individuate sono incluse nella direttiva europea 96/61/CE sulla "Prevenzione ed il controllo integrato dell'inquinamento" (detta "IPPC"), recepita con il D. Lgs. 371/99. Esse pertanto sono soggette, obbligatoriamente, ad una riautorizzazione da parte della Regione entro il 30 giugno 2004. Oltre alle attività industriali sono soggette alla direttiva molte importanti attività, ad es. le centrali termoelettriche (per una individuazione precisa si rinvia all'allegato 1 della direttiva).

La continuazione dell'attività è soggetta al rilascio di un'autorizzazione ambientale integrata, subordinata all'applicazione delle migliori tecniche disponibili (BAT). Le attività industriali devono essere adeguate alle prescrizioni entro il 30 ottobre 2007. Sono previsti, in molti casi, interventi incisivi per la prevenzione ed il controllo integrato dell'inquinamento, in modo da evitare il trasferimento di inquinanti da un comparto di ambientale all'altro ("cross-media effects") e di limitare il consumo di risorse e la produzione di rifiuti.

I criteri per il rilascio delle autorizzazioni devono essere basati sulle linee-guida emanate dalla Commissione Europea, dette BREF, o di linee-guida nazionali, ove esistenti. Molti BREF sono già stati approvati dalla Commissione Europea ed altri sono in corso di approvazione. In pratica sono, o saranno a breve entro il 2004, coperti la maggior parte dei macro-settori industriali, oltre ad attività comuni a più settori (es. stoccaggio di materiali e rifiuti, depurazione acque reflue ed emissioni in atmosfera).

Per adeguarsi alla direttiva, si prevede che le misure di mitigazione connesse con le BAT, individuate nell'autorizzazione ambientale integrata, siano adottate gradualmente e quindi parzialmente in anticipo rispetto alla scadenza ultima dell'ottobre 2007, con il conseguente miglioramento dello stato dell'ambiente.

Il quadro dettagliato delle "azioni specifiche" da intraprendere, che non comprende in generale quelle sopraindicate in applicazione dell'IPPC, è illustrato sotto.

#### ***6.2.2.1 Azioni specifiche previste dal Piano per le zone industriali***

##### **Area del polo industriale di Marghera**

Il Comune di Venezia, per la sua importanza unica, per l'area industriale di rilievo regionale e nazionale, per il porto e per la Tangenziale di Mestre è individuata come zona soggetta a interventi di tutela e risanamento.

In quest'area sono stati realizzati alcuni studi molto rilevanti, quali:

- l'analisi delle modalità di dispersione degli inquinanti prodotti dal traffico veicolare transitante sulla tangenziale di Mestre (Comune di Venezia e ARPAV);
- l'analisi ambientale storica e la quantificazione delle emissioni e ricadute al suolo di diossine, CVM, metalli ed altri inquinanti del polo industriale di Porto Marghera negli anni 1962-2000, preliminare all'indagine epidemiologica nell'area veneziana (Provincia di Venezia e Florys);

- il Bilancio d'Area di Porto Marghera, aggiornato annualmente, previsto dall'Accordo di Programma per la Chimica (Regione del Veneto e ARPAV).

Ai fini del risanamento della qualità dell'aria, il Comune è considerato zona particolarmente inquinata con specifiche esigenze di tutela ambientale, ai sensi del DPR 203/88, art. 4.

#### Azioni specifiche:

Per quanto concerne le attività produttive ad alto impatto, le azioni specifiche che consentono una graduale riduzione delle emissioni inquinanti sono individuate, soprattutto, nell'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera" (DPCM 12 febbraio 1999) e nella direttiva 96/61/CE. Per quanto riguarda la riduzione delle emissioni legate alle attività produttive presenti nel centro storico di Venezia, devono essere considerate le indicazioni contenute nell'Accordo per il vetro artistico dell'Isola di Murano".

Per quanto si riferisce al traffico veicolare, le azioni specifiche che consentono una graduale riduzione delle emissioni inquinanti sono individuate da:

- realizzazione del passante di Mestre,
- attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale "SFMR",
- applicazione del Piano Urbano del Traffico (PUT) e del Piano Urbano della Mobilità (PUM)
- interventi strutturali per la soluzione del nodo del traffico sulla Tangenziale di Mestre,
- realizzazione di ampi parcheggi, anche scambiatori, presso tutti i caselli autostradali dell'area veneziana compresa fra Padova e Quarto d'Altino,
- realizzazione di una linea ferroviaria che colleghi l'aeroporto di Venezia con la rete ferroviaria esistente.
- interventi strutturali per favorire il trasporto merci per ferrovia.

Gli interventi da realizzare per alleviare il traffico della Tangenziale di Mestre devono considerare il ruolo notevole dell'inquinamento prodotto dal traffico veicolare e proporre misure efficaci per un loro controllo, valutando anche l'adozione di sistemi di abbattimento nel caso di emissioni convogliate. Nelle more di una soluzione efficace alla congestione del traffico sono previste azioni per la riduzione della congestione del traffico nelle ore diurne, sia mediante limitazioni specifiche, sia mediante incentivi/disincentivi, intervenendo per far imporre pedaggi autostradali fortemente differenziati fra le ore diurne e notturne, soprattutto per mezzi pesanti di trasporto merci.

#### Piani di monitoraggio della qualità dell'aria:

L'ARPAV deve proporre piani di monitoraggio specifici per le aree individuate di tipologia e frequenza da stabilire di concerto con i competenti uffici della Regione Veneto.

#### Informazione e formazione:

La Regione Veneto promuove direttamente, o attraverso ARPAV, Provincia, Comune, consorzi e associazioni ambientaliste, iniziative di comunicazione programmate mirate sulla qualità dell'aria e di sensibilizzazione per la crescita di una cultura maggiormente attenta all'ambiente. Per i parametri più significativi monitorati in continuo saranno installati pannelli di visualizzazione in tempo reale dei livelli di inquinamento in luoghi pubblici di maggior frequentazione (es. stazione ferroviaria, piazzale Roma).

La Regione Veneto promuove corsi di formazione ed informazione sulla direttiva europea IPPC e sull'Accordo della Chimica.

**Area del polo conciario (Comuni di Alonte, Altissimo, Arzignano, Brendola, CastelGomberto, Chiampo, Crespadoro, Gambellara, Lonigo, Montebello, Montecchio Maggiore, Montorso, Nogarele V., San Pietro Mussolino, Sarego, Trissino Zermeghedo)**

#### Azioni specifiche:

Obiettivo del presente Piano è la riduzione delle concentrazioni nell'aria di inquinanti odoriferi, particolarmente H<sub>2</sub>S e inquinanti primari, quali: CO, NO<sub>x</sub>, COV, PM<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>. L'obiettivo minimo stabilito è:

- per H<sub>2</sub>S una riduzione del 30 % nei primi tre anni, con traguardi intermedi di riduzione del 10 % ogni anno;
- per gli inquinanti primari (NO<sub>x</sub>, CO, VOC, SO<sub>2</sub>) una riduzione del 15 % nei primi tre anni, con traguardi intermedi di riduzione del 5 % ogni anno.

Ai sensi dell'art. 4 del D.P.R. 203/88, per ridurre l'impatto ambientale delle emissioni gassose di COV (composti organici volatili), è fissato, per le nuove attività di rifinitura o loro ampliamenti, un limite di 75 g COV/mq di cuoio, da intendersi come valore di punta orario e non medio.

Dall'entrata in vigore del presente Piano, gli impianti esistenti devono adeguarsi ai limiti comunitari, fissati dalla Direttiva 1999/13/CE del Consiglio dell'11 marzo 1999.

Devono essere pianificati e realizzati interventi per l'abbattimento ed il recupero dei solventi, od in subordine di energia, dagli impianti di rifinitura, a partire dagli impianti che attuano un maggior consumo.

I Consorzi degli impianti di depurazione delle acque reflue di Arzignano e Montebello devono provvedere alla copertura delle vasche di equalizzazione ed il loro mantenimento in depressione, sotto aspirazione; prima dell'emissione in atmosfera i reflui gassosi devono essere depurati in una torre di lavaggio idonea, biofiltri o altri sistemi; in caso di combustione deve essere previsto l'abbattimento a secco dei gas acidi (SO<sub>2</sub>). Entro il 31 dicembre 2006 si deve provvedere al completamento degli interventi.

Deve essere razionalizzato l'uso delle fonti energetiche e devono essere individuate misure per una riduzione dell'impatto ambientale, considerato che l'impiego intensivo di combustibili fossili per i processi produttivi comporta un impatto ambientale significativo a causa dell'emissione di inquinanti aeriformi - NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, CO, polveri, etc. - contenuti nei fumi di combustione. Devono essere perseguite le seguenti azioni: impiego di combustibili più puliti, impiego di tecniche di combustione più pulite e più efficienti, impiego di sistemi di abbattimento, uso più efficiente delle fonti energetiche (cogenerazione, telecondizionamento), risparmio energetico.

Per una riduzione dell'inquinamento dell'aria è di primaria importanza intervenire anche sulla mobilità. Il Comune di Arzignano è tenuto ad elaborare il Piano Urbano del Traffico (PUT), previsto dal nuovo Codice della strada, articolo 36.

#### Piano di monitoraggio della qualità dell'aria, inventari delle emissioni e verifica della realizzazione del Piano:

Entro il 31 dicembre 2005, la Provincia di Vicenza è tenuta ad effettuare le seguenti attività:

- la verifica dello stato di attuazione degli interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni inquinanti, tramite controlli della qualità dell'aria, con frequenza minima di tre volte/anno, campionando gli inquinanti (H<sub>2</sub>S, NO<sub>x</sub>, CO, VOC, PM<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>) sempre negli stessi punti. I punti di controllo devono essere numerosi per consentire una mappatura delle aree più inquinate o che richiedono una maggior tutela;
- uno studio specifico per valutare l'immissione attuale nell'aria di inquinanti odoriferi dagli impianti di depurazione delle acque reflue industriali e civili (Montebello e Arzignano);
- il monitoraggio delle discariche e delle fasi di trattamento dei fanghi, con l'obiettivo di stimare le emissioni in atmosfera di H<sub>2</sub>S e CH<sub>4</sub> e di suggerire modalità migliorative di gestione e depurazione;
- la tenuta e l'aggiornamento di inventari relativi alle fonti di emissione dell'acido solfidrico e dei COV e alle centrali termiche ad uso tecnologico/misto, con potenzialità termica complessiva per singolo ente/azienda superiore a 10 MW.

#### **Area dei cementifici (Comuni di Este e Monselice)**

I Comuni di Este e Monselice necessitano di interventi di risanamento ambientale data l'elevata pressione ambientale causata dall'elevata densità di cementifici presenti, l'intenso traffico di

automezzi pesanti determinato dalla presenza dei cementifici e dalle importanti e trafficate arterie stradali Padova-Rovigo, Padova-Mantova e dell'autostrada A13.

Azioni specifiche:

Per una riduzione effettiva e sostanziale delle emissioni inquinanti si deve intervenire sugli inquinanti primari e sui punti di emissione più rilevanti, tenuto conto dei costi non eccessivi degli interventi e della necessaria gradualità.

Ai sensi dell'art. 4 del D.P.R. 203/88, è fissato, per i cementifici dell'area di Este-Monselice, il limite di 30 mg/Nm<sup>3</sup> per le polveri totali emesse dai camini asserviti ai forni di cottura e di macinazione, da rispettare per il 50% delle rispettive potenzialità entro il 31/12/2003, e per il restante 50% entro il 31.12. 2005. Il valore limite è stato fissato tenuto conto della linea-guida per i cementifici della Commissione Europea (BREF).

Sono di primaria importanza i seguenti interventi sulla mobilità:

- a) i Comuni di Este e di Monselice sono tenuti all'elaborazione del Piano Urbano del Traffico (PUT), previsto dal nuovo Codice della strada, articolo 36;
- b) costruzione di una variante della strada statale 10, per evitare il traffico di attraversamento della città di Este;
- c) alleggerimento del flusso di traffico al casello autostradale di Monselice mediante la realizzazione di un nuovo casello.

Piani di monitoraggio della qualità dell'aria:

L'ARPAV deve proporre piani di monitoraggio specifici per le aree individuate di tipologia e frequenza da stabilire di concerto con i competenti uffici della Regione Veneto.

**Area del Delta del Po**

La centrale termoelettrica di Porto Tolle è la fonte di emissioni inquinanti in atmosfera più importante di tutto il Parco del delta del Po con riflessi negativi sulla qualità dell'aria.

La centrale di Porto Tolle, di proprietà ENEL, è la più grande centrale termoelettrica del Veneto (produce circa il 50% dell'energia elettrica regionale); essa è alimentata esclusivamente ad olio combustibile.

Azioni specifiche:

L'Enel ha chiesto al Ministero dell'Ambiente la valutazione di impatto ambientale per la conversione della centrale ad Orimulsion e contestuale ambientalizzazione delle emissioni in atmosfera.

In base alle norme regionali tale trasformazione potrà avvenire se e solamente se l'intervento sopraccitato comporterà un impatto ambientale uguale o inferiore a quello provocato da un'omologa centrale a metano.

Tra Regione Veneto ed Enel S.p.A., in data 25.03.2003, è stato stipulato un Protocollo d'intesa, in base al quale, a conclusione positiva della valutazione di compatibilità ambientale del progetto di conversione a Orimulsion, Enel si impegna a garantire valori di emissione pari a:

- SO<sub>2</sub> 200 mg/Nm<sup>3</sup> anziché 300 mg/Nm<sup>3</sup>
- NO<sub>x</sub> 100 mg/Nm<sup>3</sup>
- Polveri 30 mg/Nm<sup>3</sup>

Sulla base di 6.500 ore di funzionamento, Enel si impegna peraltro a garantire in emissione valori inferiori a:

- SO<sub>2</sub> 9,4 kt/anno anziché 14,6 kt/anno previste dal progetto
- NO<sub>x</sub> 4,9 kt/anno, come nel progetto
- Polveri 1,3 kt/anno anziché 1,46 kt/anno previste dal progetto

Vi è nel Protocollo l'impegno, altresì, a cessare entro e non oltre il 31.12.2018 la produzione e a iniziare il processo di dismissione.

Considerata la scarsa rilevanza del traffico, i Comuni dell'Area del Delta del Po non sono soggetti al Decreto 21 aprile 1999, se non vincolati da altre normative.

Piani di monitoraggio della qualità dell'aria:

Il già citato Protocollo d'intesa prevede l'impegno di Enel a finanziare un'estensione del piano di monitoraggio, così come previsto dal SIA, che verrà concordato con la Regione Veneto, la Regione Emilia-Romagna e la Provincia di Rovigo.

**Distretto del mobile trevigiano (Mottense – Opitergino – Quartiere del Piave) e area del mobile nel veneziano (nei Comuni di Annone Veneto, Pramaggiore, San Stino di Livenza)**

Costituendo l'industria del mobile nel territorio trevigiano individuato un'attività altamente significativa sotto il profilo ambientale esso è stato inserito fra le zone specifiche di intervento. Ad esso va collegata funzionalmente l'area veneziana.

Azioni specifiche:

Devono essere pianificati e realizzati interventi per la riduzione delle emissioni in atmosfera di solventi dagli impianti di verniciatura, mediante:

- impiego di tecniche che impiegano vernici all'acqua o verniciatura UV,
- abbattimento e recupero dei solventi, od in subordine di energia, a partire dagli impianti che attuano un maggior consumo.

Piano di monitoraggio:

Entro il 31 dicembre 2005, la Provincia di Treviso è tenuta ad effettuare per il distretto individuato come Mottense – Opitergino – Quartiere del Piave le seguenti attività:

- a) censimento delle aziende del settore del mobile che impiegano vernici, stima delle emissioni annue in atmosfera di solventi e individuazione delle tecniche di prevenzione e abbattimento applicate;
- b) censimento delle aziende del settore del mobile che riutilizzano residui di legno come combustibile, stima delle quantità annue riutilizzate e individuazione delle tecniche di abbattimento applicate;
- c) tramite l'ARPAV, il monitoraggio dei C.O.V. (composti organici volatili) in emissione finalizzato alla valutazione della qualità dell'aria.

**Distretto del mobile veronese (Bovolone – Cerea)**

Costituendo l'industria del mobile nel territorio veronese individuato un'attività altamente significativa sotto il profilo ambientale esso è stato inserito fra le zone specifiche di intervento.

Azioni specifiche:

Devono essere pianificati e realizzati interventi per la riduzione delle emissioni in atmosfera di solventi dagli impianti di verniciatura, mediante:

- impiego di tecniche che impiegano vernici all'acqua o verniciatura UV,
- abbattimento ed recupero dei solventi, od in subordine di energia, a partire dagli impianti che attuano un maggior consumo.

Piano di monitoraggio:

Entro il 31 dicembre 2005, la Provincia di Verona è tenuta ad effettuare per il distretto individuato le seguenti attività:

- d) censimento delle aziende del settore del mobile che impiegano vernici, stima delle emissioni annue in atmosfera di solventi e individuazione delle tecniche di prevenzione e abbattimento applicate;
- e) censimento delle aziende del settore del mobile che riutilizzano residui di legno come combustibile, stima delle quantità annue riutilizzate e individuazione delle tecniche di abbattimento applicate;

- f) tramite l'ARPAV, il monitoraggio dei C.O.V. (composti organici volatili) in emissione finalizzato alla valutazione della qualità dell'aria.

### **6.2.3 Settori strategici di intervento**

La Regione Veneto, al fine di una migliore tutela ed un risanamento della qualità dell'aria e dell'atmosfera più in generale ha individuato per alcuni settori di attività le "azioni specifiche" descritte.

#### **6.2.3.1 Il Settore del trattamento e smaltimento dei rifiuti**

Al fine della tutela e risanamento dell'atmosfera, sono considerati prioritari di intervento i seguenti settori nell'ambito del trattamento e smaltimento dei rifiuti e della depurazione delle acque reflue:

- i fluidi frigoriferi e isolanti da apparecchiature dismesse,
- il biogas dalle discariche dei rifiuti,
- gli impianti di incenerimento di rifiuti,
- gli impianti di depurazione delle acque reflue urbane.

#### Recupero e termodistruzione dei fluidi frigoriferi e isolanti da apparecchiature dismesse

I fluidi frigoriferi costituiti da composti fluoro- e, spesso, clorofluoro - organici sono lesivi della fascia della stratosfera contenente ozono, causano la produzione in atmosfera dei gas acidi HF e HCl ed inoltre hanno un effetto serra riconosciuto essere anche decine di migliaia di volte superiori della stessa anidride carbonica. Molti clorofluorocarburi e fluorocarburi sono stati inclusi nel protocollo di Kyoto delle Nazioni Unite, del 1997. Anche i gas isolanti, contenuti nei pannelli della carcassa dei frigoriferi, sono comunemente costituiti da composti organici cloro/fluorurati.

Gli apparecchi dismessi, qualunque siano gli usi, devono essere bonificati prima delle operazioni di riciclo e smaltimento, in idonei impianti per il recupero dei gas. In subordine deve essere privilegiata la termodistruzione.

#### Biogas dalle discariche dei rifiuti

L'elevato impatto del biogas sull'ambiente e sulla qualità della vita richiede un miglioramento dell'attuale sistema di gestione. L'importanza del biogas è aumentata a seguito dell'accresciuto ruolo attribuito dall'ONU ai gas serra nel determinare i cambiamenti climatici. E' recente la risoluzione che impone una riduzione delle emissioni di gas serra (UNFCCC - COP-3, Protocollo di Kyoto, 1997). Il metano, componente principale del biogas, ha un effetto serra decine di volte superiore all'anidride carbonica.

La Regione attribuisce un ruolo importante al biogas ed intende intervenire con una serie di misure organiche, incisive e coordinate, sia preventive sia mitigative, sulle discariche di rifiuti. La Regione ha stabilito criteri specifici per le discariche sottoposte al procedimento di V.I.A. (DGRV 995/2000). Il presente Piano è coordinato con il Piano Energetico Regionale e con i Piani Regionali di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali, per quanto attiene alle specifiche misure riguardanti la gestione del biogas.

Per ridurre la produzione di biogas e la presenza di componenti pericolosi per l'ambiente e per la salute deve essere ridotto lo smaltimento in discarica della frazione organica putrescibile e delle frazioni specifiche pericolose. E' incentivata la raccolta differenziata, non solo nei confronti dei materiali più facilmente riciclabili, ma anche nei confronti di quelli pericolosi.

Non è consentita la costruzione di nuove discariche, o ampliamenti di quelle esistenti, anche della sola frazione "secca" dei rifiuti, se non è previsto il riutilizzo del biogas, sempre che siano soddisfatte le condizioni minimali di produzione (portata del biogas effettivamente estraibile non inferiore a 100 m<sup>3</sup>/h; durata del flusso previsto ai valori minimi non inferiore a 5 anni); si deve comunque prevedere almeno l'estrazione forzata e la combustione in torcia. Non è accettabile lo smaltimento del biogas in torce statiche (o passive). La soluzione prioritaria e definitiva dei problemi legati al biogas consiste nel riutilizzo per la produzione di energia, secondo la seguente

scala di priorità: 1. produzione combinata di calore ed elettricità (cogenerazione); 2. produzione di energia elettrica; 3. produzione di energia termica.

Al fine di tenere sotto stretta sorveglianza il recupero e/o la distruzione del biogas, i sistemi di estrazione devono essere dotati di strumenti di controllo, quali contatori volumetrici e contaore. La relazione annuale riassuntiva della gestione delle discariche, prevista dai Piani di gestione dei rifiuti deve indicare, fra l'altro: il volume di biogas estratto e bruciato; il n° ore di funzionamento degli elettroventilatori; l'energia elettrica ceduta; l'energia termica riutilizzata; il volume del biogas bruciato per produrre energia destinata al riutilizzo.

Entro il 31.12.2005, i gestori delle discariche esistenti devono adottare misure di risanamento che prevedano la trasformazione degli impianti con torce statiche in impianti con torce attive e il riutilizzo del biogas, sempre che siano soddisfatte le condizioni minimali di produzione.

I progetti di riutilizzo del biogas avranno una priorità di finanziamento nell'ambito dei fondi disponibili per le fonti di energia rinnovabili ed assimilate e per la gestione dei rifiuti.

Nella richiesta di aggiornamento della tariffa di smaltimento dei rifiuti urbani in discarica, i titolari devono inserire il costo relativo ad un progetto di risanamento per la minimizzazione dell'impatto ambientale da parte del biogas, secondo quanto previsto ai punti 5 e 6.

La Regione, tramite l'ARPAV, provvede alla tenuta di una banca dati, aggiornata annualmente entro il 30 giugno, mediante i dati comunicati obbligatoriamente dai gestori delle discariche nelle relazioni annuali di verifica di compatibilità ambientale, riguardante:

- a) n° discariche con riutilizzo del biogas,
- b) energia prodotta e ceduta,
- c) quantità di rifiuti smaltiti in discarica,
- d) produzione di biogas dalle discariche.

Rispetto alla situazione registrata nel 2001, il presente Piano regionale si propone i seguenti obiettivi minimi, entro cinque anni:

- a) azzeramento delle discariche di rifiuti urbani, in coltivazione, che effettuano lo smaltimento del biogas in torce passive, purché la portata del biogas effettivamente estraibile non sia inferiore a 10 m<sup>3</sup>/h (riferito ad un tenore di ossigeno del 5%),
- b) raddoppio della produzione annuale di energia da biogas.

Per quelle discariche che, per la particolare tipologia di rifiuti, non consentono di stabilire condizioni precise per la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera, con conseguente impossibilità di stimare la quantità, la durata e la qualità, valgono le seguenti indicazioni:

- a) si applica la norma generale secondo cui le emissioni in atmosfera di biogas, o altre emissioni gassose, devono essere ridotte per quanto possibile ricorrendo alle migliori tecniche disponibili che non comportino oneri economici eccessivi,
- b) se i rifiuti stoccati producono gas originati da sostanze in essi contenute o dalla loro degradazione, devono essere imposti pozzi di estrazione forzata dei gas prodotti e idonei sistemi per la mitigazione del loro impatto ambientale. Torce attive, biofiltri, scrubber a umido e torri di adsorbimento con carboni attivi risultano, allo stato attuale, fra le tecnologie maggiormente idonee, in relazione anche ai loro costi,
- c) nei progetti delle nuove discariche, o loro ampliamenti, devono essere dettagliatamente specificati i sistemi di mitigazione delle emissioni odorifere e inquinanti in atmosfera e le modalità di esercizio,
- d) al fine di tenere sotto stretta sorveglianza il recupero e/o la distruzione del biogas, si richiede che i sistemi di estrazione siano dotati di strumenti di controllo (almeno contatori volumetrici e contaore).

#### Impianti di incenerimento di rifiuti

Agli effetti del presente Piano, s'intende per:

- a) "recupero energetico", individuato come R1 dall'Allegato C del D.Lgs 22/97, l'operazione di recupero che utilizzi come combustibile una o più tipologie comprese nell'Allegato 2, suballegato 1 del D.M. 5.2.1998,
- b) "incenerimento di rifiuti", di cui ai punti D10 e D11 dell' Allegato B al D.Lgs 22/97, l'utilizzo di qualsivoglia altra tipologia di sostanze combustibili diversa da quelle indicate nell'Allegato 2, suballegato 1 del D.M. 5.2.1998,
- c) "impianto di incenerimento di rifiuti", qualunque apparato tecnico utilizzato per l'incenerimento dei rifiuti mediante ossidazione compreso il pre-trattamento tramite pirolisi o altri processi di trattamento termico, a condizione che i prodotti che si generano siano successivamente inceneriti, con o senza recupero del calore di combustione prodotto. La presente definizione include tutte le installazioni ed il luogo dove queste sono ubicate compresi: la ricezione dei rifiuti in ingresso allo stabilimento, lo stoccaggio, le apparecchiature di pre-trattamento, l'inceneritore, i sistemi di alimentazione dei rifiuti, del combustibile ausiliario e dell'aria di combustione, il generatore di calore, le apparecchiature di trattamento, movimentazione e stoccaggio dei rifiuti risultanti dal processo di incenerimento, le apparecchiature di trattamento dei gas e delle acque di scarico, i camini, i dispositivi e sistemi di controllo delle varie operazioni, e di registrazione e monitoraggio delle condizioni di incenerimento.

Per mitigare l'impatto a livello locale degli impianti d'incenerimento dei rifiuti urbani, in caso di potenziamento o sostituzione degli impianti esistenti, o in caso di costruzione di nuovi impianti, sono richieste:

- a) soluzioni impiantistiche e/o gestionali per il miglioramento dei rendimenti energetici,
- b) adozione di sistemi di recupero energetico prioritariamente di tipo cogenerativo,
- c) costruzione di reti di teleriscaldamento, sia per ridurre le emissioni locali dovute alla necessità di calore uso civile o industriale, sia per garantire un efficiente recupero di energia termica,
- d) soluzioni impiantistiche e/o gestionali per il miglioramento dei rendimenti di depurazione delle emissioni, al fine di garantire il rispetto dei limiti della normativa specifica e la direttiva IPPC (96/61/CE).

Gli inceneritori di rifiuti speciali, anche pericolosi, devono rispondere alle caratteristiche indicate per gli inceneritori di rifiuti urbani, di cui al comma 2).

#### Impianti di depurazione delle acque reflue urbane

Al fine della riduzione delle emissioni inquinanti e moleste, nonché per mitigare gli aspetti igienico-sanitari derivanti dalla dispersione nell'aria di aerosol contenenti virus e batteri, i progetti di ampliamento e costruzione di nuovi impianti di depurazione delle acque reflue urbane prevedere:

- a) copertura delle vasche maggiormente odorifere, messa in depressione e trattamento delle emissioni in biofiltri o altri sistemi idonei;
- b) eliminazione del sistema di ossigenazione tramite turbina.

Al fine di promuovere la produzione di energia da fonti rinnovabili, limitare le emissioni odorifere e inquinanti provenienti dal trattamento e smaltimento ridurre le emissioni in atmosfera di gas con effetto serra, considera prioritari:

- lo sviluppo della tecnologia della digestione anaerobica dei fanghi di depurazione e di altri rifiuti idonei,
- l'integrazione degli impianti di digestione anaerobica con gli impianti di depurazione biologici delle acque reflue.

E' obbligatoria la costruzione di impianti di digestione anaerobica dei fanghi per gli impianti di depurazione pubblici che trattano più di 40.000 a.e. (a.e. = abitanti equivalenti), oppure deve essere dimostrata la possibilità di trattare gli stessi presso impianti che trattano fanghi conto terzi. In caso di carenza di substrato organico i fanghi possono essere integrati con la frazione organica dei rifiuti urbani o altri rifiuti idonei, da definire in sede di approvazione del progetto.

### **6.2.3.2 *Politica energetica***

Gli interventi e le decisioni in materia di energia devono mirare ad una costante riduzione delle emissioni di tutti i macro- e micro-inquinanti, ad un uso più efficiente delle fonti energetiche e ad un uso più efficiente dell'energia prodotta. Costituiscono importanti linee, e pertanto devono essere sostenuti e sviluppati:

- a) il teleriscaldamento e il telecondizionamento associati a centrali di cogenerazione (produzione combinata di calore ed energia elettrica) del tipo a turbogas,
- b) la cogenerazione per usi industriali e civili,
- c) il risparmio energetico.

Sono favoriti e promossi l'utilizzo di fonti rinnovabili e assimilate, tramite il recupero energetico così come sopra definito, compresi i rifiuti. In particolare, sono favoriti:

- a) l'espansione del riutilizzo della legna e suoi scarti, come fonte di energia, in impianti dotati di idonei sistemi di regolazione e di abbattimento degli inquinanti e nelle aree a bassa densità di popolazione,
- b) lo sviluppo di reti di teleriscaldamento alimentate con biomassa,
- c) il riutilizzo di rifiuti, in impianti di recupero energetico, definito R1 dall'Allegato C del D.Lgs 22/97 e limitato alle tipologie di rifiuti comprese nell'Allegato 2, sub-allegato 1 del D.M. 5.2.1998, e l'incenerimento di rifiuti con elevato recupero energetico.

La Regione si fa carico di coordinare con le Province le linee di politica energetica; queste ultime coordinano le politiche energetiche dei Comuni, fornendo la necessaria collaborazione nella redazione dei Piani energetici comunali (L. 10/91). Sono svolte anche azioni di promozione da parte della Regione e delle Province per razionalizzare l'uso di energia elettrica in fasce orarie a scarso utilizzo.

Entro il 31 dicembre 2005, i Comuni con più di quarantamila abitanti e le Province per la restante parte del territorio inviano alla Regione una relazione sulle caratteristiche e sullo stato di efficienza e manutenzione degli impianti termici nel territorio di propria competenza, con particolare riferimento alle risultanze dei controlli effettuati nell'ultimo biennio. La relazione è aggiornata con frequenza biennale.

I gestori degli impianti di cogenerazione, teleriscaldamento e riutilizzo di fonti energetiche rinnovabili, compresi i rifiuti, di potenza termica superiore a 0,5 MW, inviano alla Regione Veneto, con frequenza annuale, una relazione riassuntiva sulla produzione annuale di energia.

### **6.2.3.3 *Forestazione***

Ai fini della riduzione delle emissioni di gas di serra non vanno considerati solo i rilasci in atmosfera dei gas serra provenienti dalle attività umane, ma anche degli assorbimenti effettuati dall'atmosfera.

I suoli agricoli e le foreste, grazie alla loro capacità di sequestrare il carbonio, hanno un ruolo cruciale nelle strategie di contenimento e mitigazione dei cambiamenti climatici. Il Protocollo di Kyoto ammette negli inventari la detrazione dei sink agroforestali della CO<sub>2</sub>.

Uno dei principali assorbitori di gas di serra, ed in particolare dell'anidride carbonica, è costituito da piante, alberi e, in generale, attraverso l'accumulo di biomassa che porta alla crescita quantitativa della copertura vegetale. Le opere di forestazione iniziate dopo l'anno di riferimento (1990) sono calcolate ai fini del bilancio fra quanto rilasciato in atmosfera e quanto assorbito da boschi e foreste, ai fini del Protocollo di Kyoto.

Le azioni di forestazione possono essere di due tipi:

1. riforestazione, che riguarda l'incremento delle foreste su aree che erano già forestali e che incendi boschivi o l'azione umana hanno distrutto o depauperato, oppure

2. afforestazione, che consiste nell'impiantare nuovi boschi e nuove foreste su territori potenzialmente idonei o da rendere idonei, ma che in passato non erano sede di boschi e foreste.

La riduzione delle emissioni di gas di serra in atmosfera deve in definitiva essere intesa come riduzione delle "emissioni nette", vale a dire in termini di bilancio tra quanto complessivamente rilasciato verso l'atmosfera e quanto complessivamente sottratto dall'atmosfera (assorbito dall'atmosfera ed immagazzinato).

#### Decisioni a livello nazionale

Per l'ottemperanza al Protocollo di Kyoto, l'Italia ha preso importanti decisioni circa il ruolo della forestazione.

Nella "Revisione delle linee guida per le politiche e misure nazionali di riduzione delle emissioni dei gas serra (Legge 120/2002)" il CIPE, il 19 dicembre 2002, preso atto del quadro di riferimento programmatico, delineato nel Piano predisposto dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, ed in particolare:

"...F. del potenziale nazionale massimo di assorbimento di carbonio, ottenibile mediante interventi di afforestazione e riforestazione, nonché di gestione forestale, di gestione dei suoli agricoli e pascoli e di rivegetazione, pari a 10,2 Mt CO<sub>2</sub>eq, come riportato nella tab. 6;

Tab. 6 - Potenziale nazionale massimo di assorbimento di carbonio

	Assorbimento (Mt CO <sub>2</sub> eq.)	Investimento Pubblico (Meuro) 2004/2012
Art 3.4 del Prot. di Kyoto: Forest Management	4,1 <sup>1</sup>	10
Art 3.4 del Prot. di Kyoto: Terre agricole, pascoli, rivegetazione	0,1	4,2
Art 3.3 del Prot. di Kyoto: Riforestazione naturale	3,0	6,5
Art 3.3 del Prot. di Kyoto: Afforestazione e Riforestazione (vecchi impianti)	1,0	6,0
Art 3.3 del Prot. di Kyoto: Afforestazione e Riforestazione (nuovi impianti)	1,0	200 <sup>2</sup>
Art 3.3 del Prot. di Kyoto: Afforestazione e Riforestazione (nuovi impianti) su aree soggette a dissesto idrogeologico (Legge 183/89)	1,0	300 <sup>3</sup>
Totale	10,2	526,7

1 Il parametro tiene già conto della revisione di cui alla decisione 11 COP 7

G. della possibilità di utilizzare integralmente il potenziale nazionale di assorbimento di carbonio delle attività di cui al precedente punto F, subordinatamente alla revisione, entro il 31 dicembre 2006, del limite all'uso della gestione forestale assegnato all'Italia, secondo quanto previsto dalla decisione 11 della COP 7;

H. delle potenzialità di riduzione delle emissioni, al 2008-2012, corrispondenti a valori compresi tra 32,5 e 47,8 Mt CO<sub>2</sub>eq per effetto delle misure individuate nella successiva tabella 7 sezione A), e a valori compresi tra 20,5 e 48,0 Mt CO<sub>2</sub>eq per effetto degli ulteriori crediti di carbonio, ottenibili attraverso progetti industriali e nel settore forestale, nell'ambito dei meccanismi di JI e CDM come specificato nella stessa tabella 7 sezione B)";

ha deliberato di approvare il Piano di azione nazionale per la riduzione dei livelli di emissione dei gas serra e l'aumento del loro assorbimento redatto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ai sensi dell'art. 2 della legge 1 giugno 2002 n. 120. Per quanto riguarda la forestazione, ha stabilito, fra l'altro, che:

"7. Un'ulteriore riduzione delle emissioni potrà essere conseguita mediante interventi di afforestazione e riforestazione, attività di gestione forestale, di gestione dei suoli agricoli e pascoli e di rivegetazione secondo quanto indicato al punto G. e dall'annessa tabella n. 6.

7.1 Entro il 30 aprile 2003 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministero per le Politiche Agricole e Forestali e d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni, presenta a questo Comitato il piano dettagliato riferito al primo triennio 2004-2006, per la realizzazione delle attività nazionali di cui alla tabella 6 nell'ambito delle risorse pubbliche destinate allo scopo.

7.2 Entro il 30 luglio 2003 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministero per le Politiche Agricole e Forestali, provvede ad effettuare la ricognizione della legislazione regionale, nazionale ed internazionale in vigore nel nostro Paese dal 1990 ad oggi di tutte le norme che contemplano la tutela delle risorse forestali, al fine di certificare la "riforestazione naturale" avvenuta sul territorio nazionale nel periodo 1990-2012, quale conseguenza di attività intraprese dall'uomo e quindi eleggibile ai fini del rispetto dell'obiettivo di riduzione delle emissioni stabilito dalla legge n.120/2002.

7.3 Entro il 31 maggio 2005 il Ministero per le Politiche Agricole e Forestali, di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, realizza l'Inventario Forestale Nazionale e degli altri Serbatoi di Carbonio, al fine di avviare la procedura di revisione del limite all'utilizzo dei crediti, derivanti dalla gestione forestale, assegnato all'Italia.

7.4 Entro il 31 dicembre 2006 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, d'intesa con il Ministero per le Politiche Agricole e Forestali, realizza il Registro Nazionale dei Serbatoi di carbonio agro-forestali al fine di certificare i flussi di carbonio nel periodo 2008-2012 derivanti da attività di afforestazione, riforestazione, deforestazione, gestione forestale, gestione dei suoli agricoli e pascoli e rivegetazione.

8. Per l'anno 2003 agli oneri derivanti dall'attuazione di quanto previsto ai punti 7.3 e 7.4 della presente delibera si farà fronte con gli ordinari stanziamenti di bilancio dei Ministeri interessati."

#### Posizione della Regione Veneto

Con legge 1 giugno 2002, n. 120 recante "Ratifica ed esecuzione del protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro sulle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, fatto a Kyoto l'11 dicembre 1997 si è prevista l'individuazione, con decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con i Ministri interessati e sentita la conferenza unificata, entro il 30 marzo di ogni anno, di programmi pilota da attuare a livello nazionale ed internazionale per la riduzione delle emissioni e l'impiego di piantagioni forestali per l'assorbimento del biossido di carbonio.

La regione Veneto ha presentato al Ministero dell'Ambiente un progetto pilota da attuare a livello regionale per la riduzione delle emissioni mediante l'impiego di piantagioni forestali per l'assorbimento dell'anidride carbonica su aree particolarmente sensibili ed oggetto di grandi interventi industriali e/o di viabilità.

In considerazione della necessità di attuare tale progetto mediante una esperienza sperimentale all'interno di aree marginali site in ambiente urbano e particolarmente sensibili nel territorio

regionale, che siano rappresentative della realtà territoriale regionale, si sono proposte le seguenti specifiche applicazioni:

1. all'interno di una grossa area industriale
2. nelle aree limitrofe ad un grosso tracciato di viabilità regionale;
3. nelle aree limitrofe a una discarica per rifiuti urbani.

I dati che si otterranno serviranno successivamente per programmare gli interventi regionali in materia, al fine di meglio individuare le azioni, per migliorare la prevenzione e la protezione dell'ambiente dall'inquinamento atmosferico.

### **6.3 IDENTIFICAZIONE DEI RISULTATI DI RIDUZIONE DELLE CONCENTRAZIONI DEL PIANO**

Le riduzioni previste/attese delle concentrazioni degli inquinanti sono state indicate nel Piano sia in linea generale, sia per le zone A e B e specifiche e saranno meglio dettagliati a seguito dei piani di azione adottati.

## 6.4 STRATEGIE PER LA PARTECIPAZIONE DEL PUBBLICO

Il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell' Atmosfera segue il seguente iter di approvazione:

La Giunta Regionale provvede ad adottare il Piano, depositandone copia integrale (su supporto cartaceo ed informatico) presso il Settore Ambiente della Regione Veneto e delle Province e presso i sette Dipartimenti ARPAV Provinciali del Veneto.

Dell'avvenuta adozione del Piano viene data notizia sul Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto e, pertanto, ai sensi dell'articolo 13 della Legge Regionale n. 3/2000, entro sessanta giorni da tale data, chiunque ne abbia interesse può fare pervenire alla Giunta regionale eventuali osservazioni e proposte. Analogo avviso va pubblicato sui quotidiani regionali.

La conclusione della procedura prevede che tutte le osservazioni pervenute vengano valutate dalla Giunta regionale e, per quanto ritenuto opportuno, introdotte nel Piano, procedendo quindi ad una riadozione e successiva trasmissione al Consiglio regionale, assieme a tutta la documentazione relativa alle osservazioni, per la definitiva approvazione.

Dopo l'approvazione, il CD contenente il Piano definitivo può essere inviato a tutti gli Enti Locali (Comuni e Province).

Per quanto attiene alla comunicazione con il pubblico, si ritiene opportuno agire su due fronti, attraverso:

- la stesura e pubblicazione in allegato ai principali quotidiani regionali, di una breve sintesi non tecnica del Piano (max 10 pagine), da presentarsi nel corso di una conferenza stampa;
- l'organizzazione di un seminario pubblico di presentazione dei contenuti del Piano, con la presenza della stampa locale.

In riferimento agli eventuali superamenti dei livelli di allarme (per NO<sub>2</sub> e SO<sub>2</sub>) e dei valori limite degli inquinanti atmosferici, la comunicazione al pubblico è attuata secondo quanto richiamato al [paragrafo 1.8](#).

In fase di gestione, si suggerisce l'attivazione di un forum di consultazione, sulla tipologia di Agenda 21.

## **6.5 MONITORAGGIO DEL PIANO**

Le procedure e le modalità di monitoraggio, delle singole fasi di attuazione e dei relativi risultati sono indicati nelle varie sezioni del Piano.

Nel documento “Monitoraggio del Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera”, elaborato ogni tre anni entro il 31 maggio, l'Assessore Regionale all'Ambiente indicherà eventualmente alle strutture tecniche competenti, le integrazioni alle procedure e modalità di monitoraggio stabilite nel Piano.

## **6.6 VERIFICA DEL PIANO**

Entro il 31 maggio di ciascun anno, l'Assessore Regionale alla Mobilità e Ambiente trasmette alla Giunta Regionale, al Consiglio Regionale e alle Province, un documento denominato "Monitoraggio del Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera", relativo all'anno precedente, in cui espone una sintesi sullo stato di attuazione del Piano.

E' demandata alla Segreteria Regionale per l'Ambiente la verifica dello stato di attuazione e dell'efficacia del Piano di Tutela e risanamento dell'Aria.

Entro il 31 marzo di ciascun anno, l'ARPAV trasmette alla Segreteria regionale per l'Ambiente una valutazione dettagliata sull'andamento annuale delle concentrazioni degli inquinanti misurati dalle centraline fisse e mediante campagne di controllo specifiche, in tutto il territorio regionale e specificatamente per le zone A e B individuate dal Piano. Dovranno altresì essere individuati gli scostamenti dagli obiettivi del presente Piano e più in generale il rispetto della normativa.

### **6.6.1 Controlli**

Per le funzioni tecniche di controllo di propria competenza i Comuni e le Province si avvalgono dell'ARPAV, mediante apposite convenzioni.

### **6.6.2 Informazione alla popolazione**

La Regione Veneto promuove direttamente, o attraverso le province, i Comuni, i consorzi e le associazioni, iniziative di comunicazione mirate a realizzare campagne di informazione e sensibilizzazione rivolte ai cittadini e a specifici gruppi di interesse, sui contenuti, gli obiettivi e le proposte del Piano Regionale di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria.

La Regione Veneto, in collaborazione con le Province, i Comuni e l'ARPAV mette a disposizione degli organismi interessati e dei singoli cittadini i dati aggiornati sulla qualità dell'aria.

## **6.7 REVISIONE DEL PIANO**

Ogni tre anni, entro il 31 maggio, l'Assessore Regionale all'Ambiente trasmette alla Giunta Regionale, al Consiglio Regionale e alle Province, un documento denominato "Revisione del Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera", relativo al triennio precedente in cui indica fra l'altro gli interventi di correzione e di integrazione necessari per l'allineamento con gli obiettivi stabiliti dal Piano e dalla nuova normativa nazionale ed europea.