



Parere motivato di valutazione ambientale strategica (VAS)

Piano Aria Integrato Regionale 2020

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente a firma unica: DETERMINAZIONE n° 19647 del 06/12/2016

Proposta: DPG/2016/20519 del 06/12/2016

Struttura proponente: SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Oggetto: PARERE MOTIVATO, AI SENSI DELL'ART. 5 DELLA LR 20/2000, IN MERITO ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL "PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE (PAIR) 2020" DELLA REGIONE EMILIA - ROMAGNA, ADOTTATO CON DELIBERA DELLA GIUNTA REGIONALE N. 1180 DEL 21 LUGLIO 2014

Autorità emanante: IL RESPONSABILE - SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Firmatario: ALESSANDRO DI STEFANO in qualità di Responsabile di servizio

Luogo di adozione: BOLOGNA data: 06/12/2016

SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE IL RESPONSABILE

PREMESSO CHE:

- 1.1 con deliberazione n. 1180 del 21 luglio 2014 la Giunta Regionale ha adottato il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020) e relativo Rapporto Ambientale;
- 1.2 la proposta del PAIR 2020 è sottoposta a Valutazione Ambientale Strategica, integrata nel procedimento di formazione e approvazione del piano, ai sensi dell'art. 5 della LR 20/2000;
- 1.3 l'autorità competente ad esprimersi in merito alla valutazione ambientale strategica del PAIR 2020" è la Regione Emilia – Romagna, ai sensi dell'art. 1, comma 2, della L.R. 9/08;
- 1.4 in particolare ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n. 1392 dell'8 settembre 2008, il Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Promozione sostenibilità Ambientale è stato individuato quale struttura competente per la valutazione ambientale di piani e programmi di competenza regionale e provinciale;
- 1.5 ai sensi della medesima deliberazione della Giunta regionale n. 1392 del 8 settembre 2008, per i piani e programmi approvati dalla Regione, di cui ai commi 2 e 3 dell'art. 1 della L.R. 9 del 2008, il parere motivato, in merito alla valutazione ambientale, è espresso tramite determinazione del Responsabile del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale;
- 1.6 il D.G. della Direzione generale ambiente e difesa del suolo e della costa con nota PG 273170 del 23 luglio 2014 ha trasmesso al Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale la proposta del PAIR 2020 ed il relativo Rapporto Ambientale al fine dello svolgimento della procedura di valutazione ambientale strategica, ai sensi dell'art. 5 della LR 20/2000;
- 1.7 in data 8/11/2016 con nota NP.2016.21547, il Servizio Tutela e Risanamento Acqua, Aria e Agenti Fisici, ha trasmesso la versione emendata e controdedotta della proposta del PAIR 2020, anche a seguito delle osservazioni pervenute;
- 1.8 il Rapporto Ambientale allegato al Piano Regionale Integrato per la Qualità dell'Aria è adeguato a svolgere, le funzioni affidate al "Rapporto ambientale" di cui all'art. 13 del D. Lgs. 152/2006;

2 DATO ATTO CHE:

- 2.1 i documenti preliminari del Piano Aria Integrato Regionale (Documento Preliminare e Rapporto Preliminare Ambientale) sono stati approvati dalla Giunta regionale con deliberazione n. 949 del 8/07/2013;
- 2.2 su tali elaborati è stata svolta la fase di consultazione dei soggetti con competenze ambientali, al fine di definire il dettaglio e la portata delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale, con la predisposizione di un contributo finale trasmesso all'autorità procedente (Servizio Risanamento Atmosferico Acustico, Elettromagnetico) con nota PG.2013.283630 del 14/11/2013;
- 2.3 la proposta di Piano adottato con DGR n. 1180 del 21 luglio 2014 ha sostanzialmente recepito i contributi e le osservazioni raccolte durante lo svolgimento del percorso partecipativo di consultazione,

approfondimento e confronto; ovvero i contributi dei soggetti competenti in materia ambientale, esperti ed operatori del settore rifiuti, enti ed associazioni di categoria, aziende, società civile e cittadini;

- 2.4 la proposta di Piano in oggetto è stata depositata presso la Regione Emilia-Romagna (Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale e Servizio Risanamento Atmosferico, Acustico e Elettromagnetico), per sessanta giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia - Romagna, avvenuta con comunicazione sul BUR n. 272 del 2 settembre 2014;
- 2.5 sono stati, inoltre, messi a disposizione del pubblico e dei soggetti di cui all'art. 13 del D. Lgs. 152/06, gli elaborati di Piano e il relativo Rapporto Ambientale, tramite pubblicazione sul sito Web della Regione Emilia - Romagna, ai sensi del art. 14, comma 2, del D. Lgs 152/2006, per sessanta giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso sul BUR;
- 2.6 in data 1 ottobre 2014, presso la sede della Regione Emilia - Romagna, in viale della Fiera 8, a Bologna, è stata svolta una riunione ai fini della consultazione dei "soggetti competenti in materia ambientale" per acquisire le loro valutazioni in merito alla proposta del PAIR 2020 ed al relativo Rapporto Ambientale, ai sensi dell'art.13 del D.Lgs.152/06;
- 2.7 a tale riunione, convocata con nota prot. PG.2014.332553 del 19 settembre 2014 a firma del responsabile del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, sono stati invitati i soggetti competenti in materia ambientali, così individuati:
- Comuni della Regione Emilia – Romagna;
 - Unione dei Comuni della Regione Emilia – Romagna;
 - Provincia di Rimini, Provincia di Ravenna, Provincia di Ferrara, Provincia di Bologna, Provincia di Reggio Emilia, Provincia di Modena, Provincia di Parma, Provincia di Piacenza, Provincia di Forlì – Cesena;
 - Regione Emilia – Romagna (Direzione Generale Agricoltura, Direzione Generale Attività Produttive, Commercio, Turismo, Direzione generale sanità e politiche sociali, Direzione Generale Programmazione Territoriale e Negoziata, Intese. Relazioni Europee e Relazioni Internazionali, Servizio parchi e risorse forestali, Servizio risanamento atmosferico acustico elettromagnetico, Servizio rifiuti e bonifica siti, Servizio tutela e risanamento risorsa acqua;
 - ARPA Emilia Romagna, ARPA Sez. Piacenza, ARPA Sez. Parma, ARPA Sez. Reggio Emilia, ARPA Sez. Modena, ARPA Sez. Bologna, ARPA Sez. Ferrara, ARPA Sez. Ravenna, ARPA Sez. Forlì, ARPA Sez. Cesena, ARPA Sez. Rimini;
 - Ausl Distretto di Piacenza, Ausl Distretto Parma, Ausl Distretto Reggio Emilia, Ausl Distretto Modena, Ausl Distretto di Bologna, Ausl Distretto Imola, Ausl Distretto Ravenna, Ausl Distretto Forlì, Ausl Distretto Rimini;
 - Ente gestione parchi Emilia occidentale, Ente gestione parchi Emilia orientale, Ente gestione parchi Emilia centrale, Ente gestione parchi Delta del Po, Ente gestione parchi Romagna;
 - Parco nazionale Foreste Casentinesi, Parco nazionale Appennino Tosco Emiliano, Parco interregionale Sasso Simone e Simoncello;
 - Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Regionale per i Beni Culturali e del Paesaggio;
 - Regione Marche, Regione Toscana, Regione Veneto, Regione Lombardia, Regione Piemonte;
- 2.8 a tale riunione hanno partecipato: Regione Emilia – Romagna (Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, Servizio risanamento atmosferico acustico elettromagnetico), Comune di Imola, Comune di Bondeno, Comune di Bologna, Comune di Castelfranco Emilia, Comune di Riccione, Comune di Modena, Comune di Ravenna, Comune di Sassuolo, Comune di Casalgrande, Comune di San Giovanni in Persiceto, Comune di Fidenza, Unione Comuni Bassa Romagna, Provincia di Bologna, Provincia di Ferrara, Provincia di Reggio Emilia, ARPA Emilia Romagna, ARPA Direzione Tecnica, ARPA sez. Bologna, AUSL Bologna, AUSL Romagna-Ravenna;
- 2.9 la sintesi degli esiti della riunione svolta e delle segnalazioni emerse nella consultazione, sono riportate al successivo punto 3.4 ;

- 2.10 inoltre, la Regione Emilia-Romagna ha attivato diversi incontri con gli enti locali e i rappresentanti delle associazioni di categoria, in merito alle modalità di applicazione di alcune misure del piano, la cui entrata in vigore era prevista a partire dal 1 ottobre 2015; da tale confronto è emersa l'opportunità di una graduale applicazione delle suddette misure per le aree comunali interessate e per i veicoli commerciali leggeri euro 3 diesel, oltre che la necessità di uniformare la lista delle deroghe a tali limitazioni sul territorio regionale; con DGR n. 1392/2015, la Regione ha definito le norme di prima attuazione delle misure di limitazione alla circolazione nel centro abitato, compiendo alcune scelte che definiscono alcune modifiche al PAIR 2020 adottato ricomprese nel piano controdedotto in approvazione;
- 2.11 le funzioni di informazione e partecipazione sui contenuti del Piano, e sugli effetti e impatti ambientali ad essa conseguenti, previste dagli artt. 13 e 14 del D. Lgs 152/2006, sono state adeguatamente sviluppate nel processo di formazione del Piano, nonché durante la fase di deposito del piano; in particolare si sono svolti gli incontri di seguito elencati:

Tipologia di incontro	Data dell'incontro
<i>Forum regionale di apertura del percorso di Piano "Verso il nuovo Piano regionale integrato per la qualità dell'aria"</i>	12/11/2012
<i>Incontro con gli enti sottoscrittori dell'Accordo di programma per la qualità dell'aria</i>	28/02/2013
<i>Incontro con i Comuni con popolazione inferiore a 50.000 abitanti e ricadenti in aree di superamento dei valori limite del PM10 e NO2</i>	14/03/2013
<i>Incontro tematico "Mobilità elettrica e sostenibile"</i>	19/03/2013
<i>Incontro tematico "Riscaldamento ed efficientamento energetico"</i>	04/04/2013
<i>Incontro tecnico di Bacino Padano 23/05/2013 Incontro tematico "Città creative, città sostenibili: il contributo della pianificazione urbanistica"</i>	19/06/2013
<i>Presentazione delle linee strategiche del Documento Preliminare</i>	03/07/2013
<i>Incontro sul documento preliminare di piano, con i soggetti con competenze ambientali per la definizione del Rapporto ambientale, ai sensi dell'art. 13, titolo II, parte seconda del D.Lgs. n. 152/2006</i>	13/09/2013
<i>Conferenza finale del Progetto LIFE+ – OPERA</i>	16/09/2013
<i>Festival "Ravenna 2013" Presentazione dell'indagine "Azioni locali contro l'inquinamento di aria e acqua. Il ruolo dei cittadini" Presentazioni su:</i> • "Documento Preliminare del Piano Aria Integrato regionale – PAIR2020"; • "Informazione e comunicazione sulle attività legate alla qualità dell'aria"	26/09/2013
<i>ECOMONDO - Workshop sugli obiettivi e le strategie del Piano Regionale Integrato per la Qualità dell'Aria</i>	08/11/2013
<i>Incontro con gli enti sottoscrittori dell'Accordo per la qualità dell'aria</i>	27/11/2013
<i>Incontro con gli enti sottoscrittori dell'Accordo per la qualità dell'aria sulle misure in materia di trasporti e agricoltura</i>	10/12/2013
<i>Incontro con gli enti sottoscrittori dell'Accordo per la qualità dell'aria sulle misure</i>	14/01/2014

<i>in materia di efficienza energetica</i>	
<i>Convegno nazionale "Aria: quale qualità? Sistema conoscitivo, problemi, sfide"</i>	<i>20/03/2014</i>
<i>Incontro con Comuni con oltre 30.000 abitanti, Comuni dell'agglomerato di Bologna, Province e rappresentanti di UPI e ANCI ER per la presentazione della Proposta di Piano Aria Integrata Regionale (PAIR2020)</i>	<i>03/07/2014</i>
<i>Incontro con le Associazioni di categoria e ambientaliste per la presentazione della Proposta di Piano Aria Integrata Regionale (PAIR2020)</i>	<i>08/07/2014</i>
<i>Incontro sul Piano adottato, con i soggetti con competenze ambientali, ai sensi dell'art. 13, titolo II, parte seconda del D.Lgs. n. 152/2006</i>	<i>01/10/2014</i>
<i>Confronto sul PAIR2020 con Comuni superiori a 30.000 abitanti, Comuni agglomerato di Bologna, Presidenti Province, ARPA</i>	<i>25/05/2015</i>
<i>Incontro su limitazioni alla circolazione dei veicoli privati nel centro abitato e dotazioni urbanistiche e su misure integrative</i>	<i>24/06/2015</i>
<i>Incontro su Comuni minori e Governance Unioni di Comuni</i>	<i>30/06/2015</i>
<i>Incontro su misure di limitazione della circolazione che entrano in vigore il 1^a ottobre 2015 con Comuni superiori a 30.000 abitanti e Comuni dell'agglomerato di Bologna</i>	<i>20/07/2015</i>
<i>Incontro con Comuni superiori a 30.000 abitanti e ARPAE su PAIR 2020: indicazioni per l'applicazione delle limitazioni alla circolazione dei veicoli privati nel centro abitato</i>	<i>01/09/15</i>
<i>Incontro con le associazioni di categoria su PAIR2020</i>	<i>10/09/2015</i>
<i>ECOMONDO: Workshop sul tema le strategie regionali per la qualità dell'aria: il PAIR2020</i>	<i>06/11/2015</i>

- 2.12 tra le attività svolte per la formazione del piano si ritiene di particolare interesse l'indagine "Azioni locali contro l'inquinamento di aria e acqua. Il ruolo dei cittadini" presentata al Festival "Ravenna 2013"; indagine che si è posta l'obiettivo di conoscere le abitudini dei cittadini, nella loro quotidianità, che possono avere ricadute sull'aria; da tale indagine è emerso che l'84% degli spostamenti per recarsi sul posto di lavoro, avviene con mezzo privato;

3 DATO ATTO, INOLTRE, CHE:

- 3.1 a seguito delle procedure di deposito, pubblicità e partecipazione previste dalla fase di consultazione del Piano adottato, sono pervenute alla Regione Emilia-Romagna le seguenti **osservazioni** entro i termini (3 novembre 2014, primo giorno utile dopo la scadenza dei 60 giorni):

N.	Protocollo	Data arrivo	Ente/ Associazione
1	2014/346284	29/09/2014	Autorità di Bacino del Fiume Arno

2	2016/109293	23/10/2014	Comune di Ozzano
3	2014/394674	27/10/2014	Ordine dei Dottori Agronomi e dei Dottori Forestali della Provincia di Modena
4	2014/397961	28/10/2014	Comitato Ambiente e Salute
5	2014/395810	28/10/2014	Confesercenti Ravenna
6	2014/0403131	30/10/2014	Comune di Carpi
7	2014/403142	30/10/2014	Comune di Castelfranco Emilia
8	2014/403314	30/10/2014	Comune di Ferrara
9	2014/403125	30/10/2014	Comune di Piacenza
10	2014/402451	30/10/2014	Confartigianato Ravenna
11	2014/405511	31/10/2014	Comitato contro la realizzazione di centrali a biomasse a Bettola
12	2014/405868	31/10/2014	Comune di Modena
13	2014/406826	31/10/2014	Comune di Ravenna
14	2014/405024	31/10/2014	Comune di Rimini
15	2014/405089	31/10/2014	Comune di Soliera
16	2014/405501	31/10/2014	Confcommercio Imprese per l'Italia Ascom - Lugo
17	2014/404373	31/10/2014	Provincia di Ferrara
18	2014/405870	31/10/2014	Provincia di Piacenza
19	2014/0405104	31/10/2014	Provincia di Ravenna
20	2014/0404970	31/10/2014	Provincia di Rimini
21	2014/405506	31/10/2014	Provincia e Comune di Reggio Emilia
22	2014/405630	31/10/2014	Tavolo Regionale Imprenditoria di Bologna
23	2014/405069	31/10/2014	Unione Comuni della Bassa Romagna
24	2014/407878	03/11/2014	Alberta Schiavi
25	2014/407905	03/11/2014	Comune di Bologna
26	2014/406853	03/11/2014	Comune di Calderara di Reno
27	2014/406871	03/11/2014	Comune di Faenza
28	2014/0408273	03/11/2014	Comune di Forlì
29	2014/0406836	03/11/2014	Comune di Parma
30	2014/406878	03/11/2014	Comune di San Lazzaro di Savena
31	2014/407512	03/11/2014	Comune di Sassuolo
32	2014/406846	03/11/2014	Comune di Zola Predosa
33	2014/406992	03/11/2014	Confimimpresa
34	2014/406864	03/11/2014	Confindustria
35	2014/406834	03/11/2014	Provincia di Bologna

- 3.2 inoltre la Regione Marche ha inviato una nota, acquisita al prot. n. 369320 del 10/10/2014, con la quale ha precisato di “*non avere nulla da osservare al piano adottato*”;
- 3.3 oltre i termini del deposito sono pervenute le seguenti ulteriori osservazioni:

N.	Protocollo	Data arrivo	Ente/ Associazione
36	2014/409699	04/11/2014	ARPA

37	2014/409816	04/11/2014	FIAB Modena
38	2014/502642	12/12/2014	Magagnoli Alessandro
39	2014/500499	18/12/2014	Lodi Guido

- 3.4 la sintesi delle Osservazioni, pervenute alla Regione Emilia Romagna, di carattere paesaggistico – ambientale, nonché quelle il cui accoglimento comporterebbe effetti sull’ambiente, sono sintetizzate nell'**Allegato A**, parte integrante della presente deliberazione;
- 3.5 dagli esiti della riunione svolta con “soggetti competenti in materia ambientale” e dalle osservazioni pervenute è emerso un generale apprezzamento per il lavoro svolto dalla Regione - Emilia Romagna al fine di creare le condizioni per un significativo miglioramento della qualità dell'aria, sia per la miglior tutela della salute dei cittadini, sia per migliorare l'attrattività del territorio regionale; nonché al fine di superare il contenzioso con la Commissione europea che ha prodotto la sentenza del 19 dicembre 2012 della Corte di giustizia europea che condanna l'Italia, e fra le altre la Regione Emilia-Romagna, per il superamento dei valori limite del PM10 negli anni 2006 e 2007 in numerose zone e agglomerati;
- 3.6 è emersa, altresì, una preoccupazione generale sottovalutazione dell'importanza e soprattutto delle conseguenze di una buona qualità dell'aria nella nostra regione;
- 3.7 inoltre, tra le altre, si evidenziano le seguenti indicazioni, alcune delle quali già fornite con il contributo espresso in fase preliminare (PG n. 283630 del 14 novembre 2013):
- 3.7.1 particolare attenzione va posta al settore della mobilità (l'84% degli spostamenti per recarsi sul posto di lavoro, avviene con mezzo privato) ritenuto, insieme al settore commerciale e residenziale, una delle fonti principali di emissioni legate all'inquinamento diretto da polveri (PM₁₀), sia nei termini di incentivare il rinnovamento del parco veicoli (pubblico e privato) sia di potenziare il Trasporto Pubblico Locale (TPL);
- 3.7.2 è riconosciuta la difficoltà di mettere in campo misure efficaci, soprattutto se non prese su tutto il bacino padano cioè condivise con le regioni limitrofe (in particolare Lombardia e Veneto), ed è emersa la preoccupazione di non gravare sul settore produttivo e commerciale, in questo periodo di prolungata crisi economica;
- 3.7.3 sono generalmente considerati ambiziosi gli obiettivi del PAIR, in particolare la riduzione, rispetto ai valori emissivi del 2010, dei livelli degli inquinanti di seguito elencati:
- *riduzione del 47 per cento delle emissioni di PM₁₀ al 2020;*
 - *riduzione del 36 per cento delle emissioni di ossidi di azoto (NO_x) al 2020;*
 - *riduzione del 27 per cento delle emissioni di ammoniaca (NH₃) al 2020;*
 - *riduzione del 27 per cento delle emissioni di composti organici volatili (COV) al 2020;*
 - *riduzione del 7 per cento delle emissioni di biossido di zolfo (SO₂) al 2020;*
- 3.7.4 sono generalmente considerate difficilmente realizzabili le seguenti misure riguardanti le città e l'uso del territorio, che dovrebbero concorrere al raggiungimento degli obiettivi:
- *riduzione del 20 per cento al 2020 del traffico veicolare privato nel centro abitato rispetto a quello misurato o stimato in riferimento all'anno di adozione del Piano;*
 - *individuazione di nuove aree pedonali per una estensione complessiva pari al 20 per cento della superficie del centro storico;*
 - *estensione delle zone a traffico limitato (ZTL) in modo che esse vadano a ricoprire un'area pari al 100 per cento della superficie del centro storico;*

3.7.5 sono generalmente considerate difficilmente realizzabili, senza un significativo contributo economico regionale, le seguenti misure riguardanti la mobilità ciclo – pedonale e le aree verdi:

- *ampliamento delle piste ciclabili nei centri abitati o nei tratti di collegamento fra centri abitati limitrofi, fino al raggiungimento, al 2020, di una dotazione pari a 1,5 metri per abitante residente nel Comune nell'anno di adozione del Piano;*
- *raggiungimento della quota del 20 per cento, al 2020, degli spostamenti urbani tramite mobilità ciclabile[r3], rispetto alla quota misurata o stimata all'anno di adozione del Piano;*
- *la pianificazione urbanistica dei Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti nonché dei Comuni appartenenti all'agglomerato di Bologna devono prevedere un aumento, al 2020, di almeno il 20 per cento dei metri quadrati di aree verdi per abitante residente nel Comune nell'anno di adozione del Piano ovvero della quota comunque necessaria a raggiungere almeno i 50 metri quadrati di aree verdi per abitante residente nel Comune nell'anno di adozione del Piano;*

3.7.6 si valuta che siano in controtendenza con quanto avvenuto negli ultimi anni, le revisioni del Piano concernenti la direttiva in base alla quale negli Accordi di programma, di cui all'articolo 12 della legge regionale n. 30 del 1998, debba essere inserito:

- *il “potenziamento del servizio di trasporto pubblico locale su gomma del 10 % al 2020 e potenziamento del 20% del trasporto pubblico su ferro anche attraverso le misure indicate al capitolo 9, paragrafo 9.2.3.2 del Piano”;*

3.7.7 si richiede che la Regione Emilia Romagna si adoperi affinché si raggiunga un'adeguata uniformità di interventi ed azioni su tutto il bacino padano; e che il Piano contenga forme di incentivi e di sgravi fiscali per l'efficientamento energetico degli edifici sia pubblici che privati, e per una mobilità sostenibile come i veicoli elettrici;

3.7.8 in merito al piano di monitoraggio si ritiene utile che siano presi in considerazione i seguenti aspetti:

- le azioni previste dal piano siano monitorate anche in base alla loro rilevanza, fattibilità, applicabilità, costi ed efficacia;
- il piano definisca criteri sulla base dei quali articolare un ordine di priorità delle misure da adottare e anche ripartire i fondi disponibili in ragione del risultato atteso e/o della effettiva realizzabilità delle azioni proposte, mettendo in evidenza le misure di carattere strategico e prioritario;
- che le diverse azioni/misure individuate per ogni ambito di intervento siano calibrate alle specificità delle realtà locali tenendo conto della diversità delle emissioni, delle cause determinanti delle stesse, nonché delle caratteristiche strutturali dei territori provinciali/comunali;
- che si proceda a distinguere la cogenza delle diverse azioni di Piano al fine di originare reali scenari da attivare nel tempo, supportati dalle eventuali risorse finanziarie;
- che si individui "chi fa cosa" nelle suddivisione tra enti locali, attività produttive, cittadini, etc.
- che si dettagli le azioni in sede di elaborazione definitiva del Piano tramite redazione di schede con la descrizione delle azioni, indicazione fonti metodologiche di rendicontazione, indicatori, soggetti responsabili, soggetti attuatori, termine breve/lungo di attuazione, corrispondenza con misure strutturali e gestionali (ad es. Accordo di Programma 2012-2015)
- che il sistema di monitoraggio assicuri oltre al controllo degli impatti significativi, anche la verifica del grado di raggiungimento previsto a seguito dell'attuazione del Piano, degli obiettivi di sostenibilità a cui il Piano si riferisce;
- che siano individuate le modalità di raccolta dei dati, gli indicatori necessari alla valutazione, i target di riferimento, la definizione di strumenti per ri-orientare le scelte di Piano nel caso di effetti negativi, le responsabilità e le risorse finanziarie da adottare;

- è opportuno individuare modalità e strumenti per condividere il monitoraggio con gli enti e fornitori di dati e l'implementazione operativa delle banche dati e flussi informativi;

3.8 gli esiti delle consultazioni e delle osservazioni sintetizzate nell'allegato A sono stati tenuti in considerazione nelle valutazioni di cui ai successivi punti;

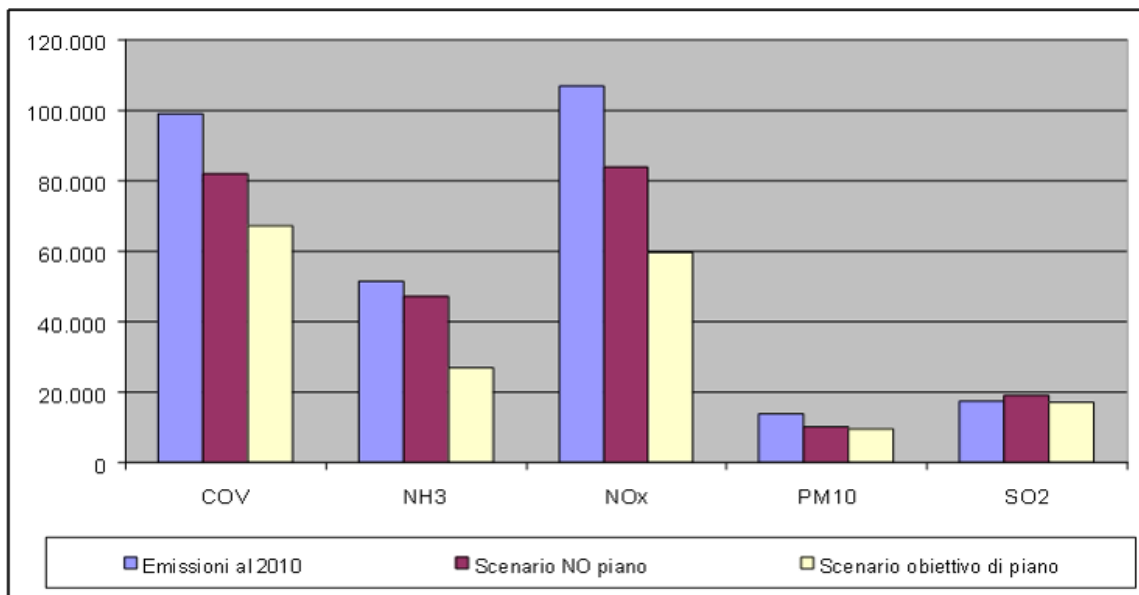
4 CONSIDERATO CHE:

4.1 la proposta di Piano Aria Integrato Regionale (PAIR – 2020), adottata con DGR n. 1180 del 21/07/2014 e modificata in fase di controdeduzione alle osservazioni, si compone dei seguenti elaborati:

- Quadro conoscitivo;
- Relazione generale che include il “Monitoraggio delle azioni di Piano”;
- Norme Tecniche di Attuazione, NTA;
- DGR 1392/2915 “Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020). Indicazioni per l'applicazione delle limitazioni alla circolazione dei veicoli privati nel centro abitato e modifiche alla proposta di piano adottata con DGR n. 1180 del 21 luglio 2014. Disposizioni relative alle misure emergenziali”;
- Rapporto Ambientale/Sintesi non tecnica;

4.2 nel PAIR – 2020 viene evidenziato che il territorio della Pianura Padana contribuisce per il 50% alle emissioni nazionali di tutti gli inquinanti ad eccezione dell'ammoniaca il cui contributo sale al 70%; in tale contesto il **contributo emissivo della Regione Emilia-Romagna** per ciascun inquinante, rispetto al bacino padano, è inferiore al 20%;

4.3 dalle analisi svolte emerge, nella nostra regione, una tendenza alla riduzione delle emissioni in atmosfera, sia dirette, sia mediante i principali precursori del PM₁₀ (Scenario tendenziale - no piano – 2020), come evidenziato nel grafico sotto riportato, ma tale riduzione risulta essere non sufficiente per il rientro nei parametri fissati dal quadro normativo esistente;



4.4 pertanto il PAIR – 2020, adottato in coerenza con le disposizioni normative europee e statali, e controdedotto a seguito delle osservazioni, prevede l'obiettivo, da raggiungere entro il 2020, della

riduzione delle emissioni dirette di PM₁₀ e dei principali precursori (COV, NH₃, NO_x, SO₂), necessaria al rispetto del valore limite equivalente (VLE) per il PM₁₀ come descritto nella seguente tabella:

Inquinante	Emissioni (t/a)			
	Scenario di riferimento 2010	Scenario tendenziale (no piano) 2020	Scenario obiettivo 2020	Obiettivi di riduzione
PM ₁₀	13.637	10.324	9.531	793
NO _x	106.754	83.889	59.589	24.300
NH ₃	51.522	47.085	26.929	20.156
COV	99.000	81.895	67.257	14.638
SO ₂	17.498	18.931	17.067	1.864

4.5 il PAIR – 2020 identifica gli ambiti di intervento e le misure ad essi collegate su cui il piano deve indirizzare prioritariamente le proprie azioni, prescrizioni e risorse; gli **ambiti di intervento prioritari** individuati per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria sono:

- A. le città, la pianificazione e l'utilizzo del territorio;
- B. trasporti e mobilità;
- C. energia;
- D. attività produttive;
- E. agricoltura;
- F. acquisti verdi nelle Pubbliche Amministrazioni (*Green Public Procurement – GPP*);
- G. ulteriori misure: applicazione del principio del saldo zero;
- H. le misure sovra-regionali;

4.6 per il raggiungimento di tali obiettivi il PAIR – 2020 prevede, in sintesi, le seguenti misure:

MACRO AZIONI IN AMBITO URBANO	MISURE DI DETTAGLIO
Qualità pianificaz. territoriale e limitazione uso suolo	a) pianificazione improntata al minor consumo di suolo e dispersione abitativa
	b) inserire obiettivi di qualità dell'aria e la verifica del non peggioramento della stessa in tutti gli strumenti di pianificazione
Incremento degli spazi verdi urbani	a) Realizzazione di fasce boscate con siepi e filari o con piantumazione di specie arboree che trattengono le sostanze inquinanti
	b) trasformazione di lastrici solari in giardini pensili
	c) incremento delle "cinture verdi" periurbane
Promozione e ottimizzazione dell'uso del trasporto pubblico locale	a) Rinnovo parco autobus con sostituzione degli autobus più inquinanti con autobus a minor impatto ambientale
	b) Potenziamento e riqualificazione dell'offerta dei servizi del trasporto pubblico su gomma e ferro per migliorare l'alternativa modale al veicolo privato
	c) Interventi per l'interscambio modale: Realizzazione di infrastrutture per il miglioramento dell'interscambio modale ferro-gomma-bici nelle stazioni/fermate del trasporto pubblico

	d) potenziamento car-sharing
	e) L'integrazione modale e tariffaria : Completamento del sistema di tariffazione integrata tariffaria ferro-gomma (Mi Muovo), da estendere fino a diventare una "carta della mobilità regionale" (ad es. per i servizi di bike e car sharing, sosta, ricarica elettrica...)
	f) Sviluppo di progetti di infomobilità
	g) Sviluppo dell'ITS (Intelligent Transport Systems)
Promozione della mobilità ciclabile	a) Incremento, completamento e riqualificazione della rete ciclo-pedonale
	b) Promozione della mobilità ciclabile attraverso l'incremento di stalli protetti e sistemi di tracciabilità e registrazione dei mezzi
	c) Potenziamento bike-sharing
Regolamentaz. distribuz. merci in ambito urbano	a) Limitazione degli accessi alle zone urbane ai veicoli commerciali più inquinanti
	b) Gestione del trasporto merci nell'ultimo km con veicoli a basso impatto
	c) Promozione della sostenibilità e dell'ottimizzazione della logistica delle merci (piattaforme logistiche)
Politiche di Mobility Management	a) Promuovere accordi che prevedono l'attivazione di pedibus per gli spostamenti casa scuola
	b) Promozione degli accordi aziendali o di distretto industriale per ottimizzare gli spostamenti casa lavoro dei dipendenti (Mobility manager d'area)
	c) azioni per ridurre le necessità di spostamento della popolazione: videoconferenze, telelavoro, asili aziendali
	d) iniziative per diffondere il car-pooling
Riqualificazione energetica degli edifici	a) isolamento termico di superfici opache delimitanti il volume climatizzato
	b) sostituzione di chiusure trasparenti comprensive di infissi delimitanti il volume climatizzato
	c) riqualificazione energetica edifici pubblici
	d) riqualificazione energetica degli edifici ad uso industriale
Riqualificazione di impianti termici	a) sostituzione di impianti di climatizzazione invernale esistenti con impianti di climatizzazione invernale utilizzanti generatori di calore a condensazione con requisiti minimi di rendimento termico utile
	b) Promozione della diffusione della centralizzazione degli impianti in edifici con più di 4 unità abitative collegate ad utenze singole con contestuale contabilizzazione del calore
Risparmio energetico illuminazione pubblica	a) Sostituzione di lampade tradizionali con lampade a risparmio energetico
	b) Sostituzione di lampade semaforiche a incandescenza con lampade al led
	c) Sostituzione di lampade a vapori di mercurio con lampade a vapori di sodio ad alta pressione negli impianti di pubblica illuminazione
	d) Installazione di regolatori di flusso luminoso

	e) Sostituzione di lampade votive ad incandescenza con lampade al LED
Adeguamento eco-sostenibile dei regolamenti edilizi comunali	a) adozione di requisiti di eco-sostenibilità nei regolamenti edilizi comunali
Misure gestionali per il risparmio energetico in ambienti pubblici	a) Obbligo di mantenere chiuse le porte di accesso al pubblico da parte di esercizi commerciali, pubblici, ecc. per evitare dispersioni termiche sia nel periodo invernale che in quello estivo
Estensione ZTL e aree pedonali nei centri storici	a) Promozione dell'estensione delle aree ZTL
	b) armonizzazione delle regole di accesso e sosta nelle ZTL
	c) Promozione dell'estensione delle aree pedonali
	d) Promozione dell'estensione di aree 30 km/h
Limitazione della circolazione privata in area urbana	a) Limitazione della circolazione in area urbana per le categorie veicolari più inquinanti dal lunedì al venerdì (ampliamento categorie soggette a limitazione al 2015, 2018 e 2020)
	b) Limitazione della circolazione i giovedì (1 ott-31 marzo) (ampliamento categorie soggette a limitazione al 2015, 2018 e 2020)
	c) Agevolazioni accesso ZTL e parcheggi gratuiti per veicoli elettrici
	d) Azioni per sopperire la domanda di mobilità privata con il trasporto pubblico (es. abbonamenti agevolati)
Domenica ecologica	a) Attivazione di provvedimenti di limitazione della circolazione una domenica al mese
Misure emergenziali in caso di superamenti prolungati di limiti qualità per PM10	a) Provvedimenti di limitazione della circolazione in giorni aggiuntivi dopo 4 giorni di superamento dei VL per il PM10
	b) Abbassamento di 1 grado della temperatura negli ambienti riscaldati
Mobilità sostenibile delle flotte degli enti pubblici	a) Progressiva conversione parco mezzi enti pubblici in flotte ecologiche
	b) Dotazioni di stalli protetti per bici per dipendenti pubblici e per utenti
Appalti verdi	a) Appalti per mezzi off road e per forniture di servizi a basso impatto ambientale
MACRO AZIONI PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLE PERSONE	MISURE DI DETTAGLIO
Promozione e ottimizzazione dell'utilizzo del trasporto pubblico locale	a) Rinnovo parco autobus con sostituzione degli autobus più inquinanti con autobus a minor impatto ambientale
	b) Potenziamento e riqualificazione dell'offerta dei servizi del trasporto pubblico su gomma e ferro per migliorare l'alternativa modale al veicolo privato
	c) Interventi per l'interscambio modale: Realizzazione di infrastrutture per il miglioramento dell'interscambio modale ferro-gomma-bici nelle stazioni/fermate del trasporto pubblico

	d) potenziamento car-sharing
	e) 'integrazione modale e tariffaria : Completamento del sistema di tariffazione integrata tariffaria ferro-gomma (Mi Muovo), da estendere fino a diventare una "carta della mobilità regionale" (ad es. per i servizi di bike e car sharing, sosta, ricarica elettrica...)
	f) Sviluppo di progetti di Infomobilità
	g) Sviluppo dell'ITS (Intelligent Transport Systems)
Promozione della mobilità ciclabile	a) Incremento, completamento e riqualificazione della rete ciclo-pedonale
	b) Promozione della mobilità ciclabile attraverso l'incremento di stalli protetti e sistemi di tracciabilità e registrazione dei mezzi
	c) potenziamento bike-sharing
Rinnovo parco autoveicolare: favorire veicoli a basse emissioni	a) Promozione dell'utilizzo di veicoli elettrici (biciclette a pedalata assistita, motocicli elettrici e autovetture elettriche)
	b) Potenziamento della rete pubblica con punti di ricarica per i veicoli elettrici nelle città
	c) Favorire il rinnovo del parco veicolare attraverso la sostituzione con veicoli a basse emissioni
Politiche di Mobility Management	a) Promuovere accordi che prevedono l'attivazione di pedibus per gli spostamenti casa scuola
	b) Promozione degli accordi aziendali o di distretto industriale per ottimizzare gli spostamenti casa lavoro dei dipendenti (Mobility manager d'area)
	c) azioni per ridurre le necessità di spostamento della popolazione: videoconferenze, telelavoro, asili aziendali
	d) iniziative per diffondere il car-pooling
Utilizzo ottimale dei veicoli: Eco Driving	a) Promozione della guida ecologica dei veicoli pubblici e privati
MACRO AZIONI PER UNA GESTIONE SOSTENIBILE DELLE MERCI	MISURE DI DETTAGLIO
Regolamentazione della distribuzione delle merci in ambito urbano	a) Limitazione degli accessi alle zone urbane ai veicoli commerciali più inquinanti
	b) Gestione del trasporto merci nell'ultimo km con veicoli a basso impatto
	c) Promozione della sostenibilità e dell'ottimizzazione della logistica delle merci (piattaforme logistiche)
Razionalizzazione logistica del trasporto merci a corto raggio in aree industriali	a) Promozione della sostenibilità e dell'ottimizzazione della logistica delle merci (Mobility manager di area industriale/artigianale)
Spostamento modale delle merci su rotaia	a) Spostamento modale del trasporto merci da mezzi su gomma su treno

- 4.7 **il Rapporto ambientale** contiene una valutazione del contesto ambientale, analizzando i seguenti temi:
- atmosfera;
 - clima ed energia;
 - deposizioni atmosferiche su corpi idrici, suoli e beni architettonici;
 - biodiversità e rete natura 2000;
 - salute umana;
 - sistema territoriale;
- 4.8 il Rapporto Ambientale contiene una analisi di **coerenza tra le macroazioni del piano con gli obiettivi esterni al piano di seguito elencati**:
- Ridurre emissioni di gas inquinanti (Dir. 2001/81/CE; Dir. 2010/75/UE; Str. tematica UE su inquin, atmosf.);
 - Limitare immissioni in aria per As, Cd, Hg, Ni, benzo(a)pirene (Dir. 2004/107/CE);
 - Limitare esposizione umana a vari inquinanti atm. con misure a scala locale-generale (Dir. 2008/50/CE; Str. tematica UE su inquin. Atmosf.);
 - Ridurre eccessi di deposizioni acida su aree forestali e superfici d'acqua dolce (Strategia tematica UE su inquinam. Atmosf.);
 - Ridurre zone ed ecosistemi esposti a fenomeni eutrofici (Strategia tematica UE su inquinam. Atmosf.);
 - Migliorare il profilo ecologico del parco veicolare (Dir. 1999/94/CE; DPR. 84/2003 Piano regionale dei trasporti RER);
 - Produrre e approvare veicoli pesanti nuovi con standard Euro VI (Reg. 595/2009/CE; Reg. 715/2007/CE);
 - Registrare e vendere nuove automobili con standard Euro VI (Reg. 715/2007/CE);
 - Ridurre inquinamento atmosferico generato da trasporti regionali (Piano regionale dei trasporti RER);
- 4.9 nel Rapporto Ambientale si afferma che *“gli elementi di maggiore coerenza del piano si riferiscono innanzitutto alle politiche contenute nella strategia europea sull'inquinamento atmosferico, per ridurre le emissioni e quindi per limitare l'esposizione umana agli inquinanti; le azioni del piano vanno tutte in questa direzione. Gli elementi di maggiore coerenza ambientale positiva risultano essere sia quelle relative alla scala urbana, sia quelle sull'ottimizzazione della mobilità, sia quelle sulla razionalizzazione dei sistemi energetici”*;
- 4.10 nel Rapporto Ambientale si evidenzia come un elemento di potenziale criticità il fatto che il *“raggiungimento degli obiettivi del Piano richiede il contributo coordinato ed integrato tra i diversi livelli istituzionali, in base alle proprie competenze e funzioni, a partire dal livello europeo, a quello nazionale, interregionale, regionale e locale. È necessario quindi assicurare efficienti meccanismi di coordinamento tra i livelli istituzionali per attuare quelle misure la cui efficacia è direttamente proporzionale alla scala di applicazione o che vanno ad incidere su settori di competenza diversi da quello regionale”*; pertanto *“Il Piano pone tra i propri obiettivi la costruzione di un vero modello di governance multi-livello, attuando e, laddove necessario, rafforzando gli strumenti di accordo e raccordo tra le istituzioni, al fine di massimizzare l'efficacia delle azioni e rafforzare le sinergie”*;
- 4.11 relativamente alle emissioni regionali nel Rapporto Ambientale è evidenziato che nella valutazione degli effetti ambientali del PAIR, mediante simulazione modellistica, si è fatto riferimento ad uno scenario emissivo che, oltre a considerare gli effetti delle variazioni emissive all'interno del territorio regionale, considera anche le ulteriori riduzioni prodotte dagli interventi pianificati dalla regione Lombardia; dall'analisi dei risultati modellistici di diffusione per le polveri sottili emerge che:
- *“lo scenario tendenziale al 2020 riduce significativamente le aree di superamento dei limiti giornalieri di PM10. Lo scenario obiettivo di piano permette il rispetto del limite giornaliero di PM10 in gran parte della regione, con l'eccezione della zona di Piacenza, che ovviamente risente più dell'influenza delle emissioni delle regioni limitrofe. Tuttavia*

localmente ed in generale negli anni meteorologicamente sfavorevoli sono possibili superamenti di tali limite”;

- 4.12 in particolare negli elaborati depositati del PAIR 2020 sono evidenziati i seguenti elementi:
- 4.12.1 nelle zone di pianura e nell’agglomerato di Bologna sono stati sistematicamente superati i valori limite annuale e giornaliero per il **PM₁₀**, fin dalla loro entrata in vigore nel 2005; tuttavia l’andamento pluriennale degli ultimi anni evidenzia una progressiva diminuzione delle situazioni di superamento; nel 2010 per il primo anno non si sono verificati superamenti dei limiti annuali, mentre nel 2011 e 2012 si sono verificati superamenti in un numero limitato di stazioni, per poi tornare sotto il limite in tutte le stazioni nel 2013; le variazioni di concentrazione media del **PM₁₀**, da un anno all’altro sono legate all’andamento meteorologico;
- 4.12.2 la concentrazione di **PM₁₀** della regione può essere suddiviso in una componente naturale ed in una componente antropica; i risultati del modello NINFA mostrano come la parte preponderante dell’inquinamento da **PM₁₀** sia di origine antropogenica (di cui il 60% circa è di origine secondaria, cioè da processi chimico-fisici che avvengono in atmosfera a partire da inquinanti precursori NH₃, NOx, SO₂, COV);
- 4.12.3 il Valore Limite (VL) annuale del **PM_{2,5}** entrato in vigore nel 2015 (25 µg /m³) è stato superato in un numero limitato di stazioni nel 2011 (2 stazioni) e 2012 (2 stazioni) che sono stati anni meteorologicamente favorevoli all’accumulo di polveri; inferiori al limite tutte le stazioni nel 2013; in conseguenza della natura prevalentemente secondaria di questo inquinante la concentrazione risulta pressoché uniforme sul territorio, con valori simili nelle stazioni da traffico e di fondo;
- 4.12.4 per il **biossido di azoto (NO₂)** nove zone ed agglomerati della regione, nel 2010, avevano superamenti del valore limite annuale. Negli anni 2011, 2012 e 2013 l’inquinamento si è ridotto, tutte le stazioni di fondo sono risultate inferiori al limite e nel 2013 sono risultate superiori al limite solo 6 stazioni da traffico. Nel periodo 2001-2012 la maggior parte delle stazioni ha un trend in diminuzione; per metà delle 74 stazioni analizzate la diminuzione è statisticamente significativa; 11 stazioni hanno avuto una crescita (significativa in 5 casi solamente); la concentrazione in aria presenta massimi marcati in prossimità delle principali sorgenti di emissione, in particolare le strade ad intenso traffico;
- 4.12.5 per l’**ozono**, nel PAIR 2020, si stima che le concentrazioni rimangano sostanzialmente stabili nelle aree urbane più densamente popolate, anche se negli scenari “tendenziale-2020” e “obiettivo-di-piano” le concentrazioni si riducono nella bassa modenese-reggiana; per quanto riguarda il rispetto dei limiti normativi, in tutta la regione i valori AOT40 superano il valore obiettivo per tutti gli scenari considerati, mentre il valore obiettivo per il numero di giorni con il massimo della media mobile maggiore di 120µg/m³ potrebbe essere rispettato in alcune aree dell’Appennino e pedocollinari centro-occidentali in tutti gli scenari futuri;
- 4.12.6 in merito alla relazione tra **Cambiamenti climatici** e qualità dell’aria, nella nostra regione la maggior parte dei modelli climatici prevede un aumento delle temperature massime estive, che nel trentennio 2020-2050 potrebbero essere 1.5 - 2 gradi più alte rispetto al periodo 1960-1990; è probabile che questo aumento, associato a una maggiore frequenza di ondate di calore, determini anche un incremento delle concentrazioni di ozono nei mesi estivi e, in particolare, un aumento delle giornate con concentrazioni molto elevate;
- 4.12.7 per il **monossido di carbonio (CO)** e **biossido di zolfo (SO₂)** l’inquinamento in Emilia-Romagna si è progressivamente ridotto nel tempo, assumendo negli ultimi 5 anni (2007 – 2013) valori di gran lunga inferiori ai valori limite e, per quanto riguarda SO₂, prossimi al limite di rilevabilità strumentale;
- 4.12.8 il **benzene** si è progressivamente ridotto e presenta valori inferiori ai valori limite in tutte le stazioni di monitoraggio; più discontinuo, ma sempre inferiore al limite, è l’inquinamento del benzo(A)pirene, il cui andamento può essere influenzato dalle emissioni derivanti dalla combustione di biomassa legnosa;
- 4.13 in sintesi nella Relazione di piano si afferma che “*Le stime indicano il **traffico su strada** ed il **settore commerciale e residenziale** come le fonti principali di emissioni legate all’inquinamento diretto da*

polveri (PM_{10}), seguiti dai trasporti non stradali e dall'industria. Le **emissioni industriali** risultano invece la seconda causa di inquinamento da ossidi di azoto (NO_x), che rappresentano anche un importante precursore della formazione di particolato secondario ed ozono. Si nota come il principale contributo alle emissioni di ammoniaca (NH_3), importante precursore della formazione di particolato secondario, derivi dall'**agricoltura**. L'utilizzo di solventi nel settore industriale e civile risulta il principale responsabile delle emissioni di composti organici volatili (COV) precursori, assieme agli ossidi di azoto della formazione di Particolato secondario e ozono. La combustione nell'industria ed i processi produttivi risultano invece la fonte più rilevante di biossido di zolfo (SO_2) che, sebbene presenti una concentrazione in aria di gran lunga inferiore ai valori limite, come si vedrà nel seguito, risulta un importante precursore della formazione di particolato secondario, anche a basse concentrazioni. La produzione di energia elettrica, la combustione domestica e residenziale (non industriale), il trattamento dei rifiuti ed il traffico sono, in proporzioni tra loro pressoché equivalenti, i principali responsabili delle emissioni di gas serra (CO_2).”;

- 4.14 inoltre, nel Rapporto ambientale, si ricorda che “Le regioni della Terra a maggiore reddito, come l'Emilia-Romagna, sono quelle che presentano maggiori emissioni pro-capite; le emissioni inquinanti pro-capite dell'Emilia-Romagna sono superiori a quelle italiane”;

Tabella. Emissioni inquinanti procapite (in kg/cad nel 2010)

	Emilia-Romagna	Italia
NO_x	27	16
PM_{10}	3	3
Ammoniaca	13	6
COV	25	18

- 4.15 nella relazione di piano, infine, si evidenzia che vi è una crescente consapevolezza, che il **Black Carbon** stia avendo un effetto misurabile sul riscaldamento dell'atmosfera; assieme alla CO_2 , e localmente, anche più della CO_2 è ormai riconosciuto tra i principali contribuenti al riscaldamento globale; in Italia la sua presenza e l'impatto sono particolarmente forti dove si consumano biomasse solide o liquide e gasolio; diversi inventari delle emissioni hanno indicato fra le sorgenti principali la combustione della legna, in modo particolare le combustioni non ben controllate come i piccoli impianti a biomassa, e quella nei motori dei veicoli diesel;
- 4.16 lo scenario di piano del PAIR 2020 ha stimato quanto è possibile ottenere in merito alla riduzione delle emissioni e al miglioramento della qualità dell'aria, mediante l'attuazione delle misure previste dal piano, come riportato nella tabella seguente:

MISURE PAIR 2020	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI (t/anno)				
TRAFFICO	NO_x	COV	NH_3	PM_{10}	SO_2
Città limitazione circolazione e domeniche ecologiche	571	117	3	48	5
Città (ZTL – aree pedonali – piste ciclabili -TPL)	1942	395	7	149	23
Rinnovo parco veicolare - Tassazione differenziata	272	24		1	1
Rinnovo TPL (tutti i veic pre euro III)	172	43		26	
Trasporti: riduzione flussi autoveicoli su strade extraurbane e piccole aree urbane	1310	342	37	275	35

Trasporto merci	1497	39	2	93	18
Ecodriving	495	18	2	16	3
CIVILE					
Efficienza edifici	958	1812		338	135
Regolamentazione uso caminetti	52	4546		701	
Sostituzione gasolio con metano in impianti civili	121	-11		26	546
Abbassamento temperatura da termico civile dovuta a: obbligo contacalorie nei centralizzati, comunicazione, chiusura porte locali	454	821	12	162	90
AGRICOLTURA					
Agricoltura - allevamenti			4699		
Agricoltura - fertilizzanti			4657		
Mezzi agricoli	5526			934	
INDUSTRIA					
Efficienza edifici industriali	334	58		25	285
Applicazione BAT	601	1227		58	
Sostituzione olio combustibile con gasolio in impianti industriali	130	6		146	1490
MISURE NAZIONALI					
Interventi su autostrade	1457	10		50	
	NOx	COV	NH₃	PM₁₀	SO₂
Totale misure	15891	9448	9418	3047	2631

- 4.17 nella Relazione di piano si afferma che *“L'applicazione delle misure del piano porterebbe a un sostanziale miglioramento della qualità dell'aria rispetto allo scenario tendenziale. Il valore limite annuale per PM₁₀ e PM_{2,5} sarebbe rispettato su tutto il territorio;*
- 4.18 ed in particolare: *“Nello scenario di piano, in condizioni meteorologiche tipiche, la popolazione esposta a superamenti del valore limite giornaliero scenderebbe dal 64% all'1% della popolazione residente. Sarebbero tuttavia ancora possibili superamenti locali del valore limite giornaliero per PM₁₀ in alcune aree, di dimensioni ridotte rispetto alle attuali. Il valore limite giornaliero per PM₁₀ sarebbe rispettato in tutte le città capoluogo in condizioni meteorologiche tipiche, ma potrebbero verificarsi superamenti in condizioni meteorologiche avverse e/o in prossimità delle sorgenti di emissione. È necessario prestare particolare attenzione ad alcune situazioni locali potenzialmente critiche, dove si potrebbero registrare superamenti del valore limite giornaliero per PM₁₀ e, in misura più limitata, del valore limite annuale per PM₁₀ e NO₂. Queste situazioni saranno oggetto di particolare attenzione nel corso del monitoraggio del piano. Si stima una riduzione dei valori massimi di ozono con una significativa diminuzione del numero di ore in cui la concentrazione di ozono supera la soglia di informazione.”;*
- 4.19 nel Rapporto ambientale è presente una proposta di **monitoraggio** con la quale si prevede l'utilizzo di indicatori, presenti all'interno dei sistemi informativi di Regione, enti locali ed Arpa Emilia-Romagna, che devono consentire di controllare gli effetti ambientali significativi del PAIR;

4.20 la proposta di monitoraggio prevede, inoltre, che nella “*fase di gestione del piano gli indicatori di monitoraggio si potranno integrare sia recependo le indicazioni di altri strumenti di sviluppo, sia monitorando effetti inaspettati nelle fasi preliminari d’approvazione del PAIR*”;

5 CONSIDERATO CHE:

5.1 gli elaborati del PAIR 2020 sono stati aggiornati e modificati tenendo conto delle osservazioni pervenute e degli esiti del tavolo Regione - enti locali, attivato in seguito dell'adozione del PAIR 2020, nel quale sono state discusse le modalità operative di applicazione delle nuove norme;

5.2 il PAIR 2020 controdedotto, trasmesso in data 8/11/2016, si compone dei seguenti elaborati che aggiornano, integrano e sostituiscono i contenuti del Piano adottato:

1-Relazione generale

2-Norme Tecniche di Attuazione (NTA);

3-elaborato di sintesi delle osservazioni e controdeduzioni;

5.3 lo scenario di Piano controdedotto mantenendo gli **obiettivi** definiti con il Piano adottato, rimodula la tempistica di entrata in vigore delle misure, e introduce alcune variazioni alle NTA tenendo conto delle osservazioni pervenute;

6 VALUTATO CHE:

6.1 si apprezza lo sforzo compiuto per sviluppare il PAIR 2020 secondo un concetto di “*pianificazione di uno sviluppo sostenibile, che contemperi le necessità evolutive economiche del territorio con l'imprescindibile obiettivo della riduzione dei suoi impatti sulla qualità dell'aria, per arrivare nel breve periodo alla riduzione dell'inquinamento atmosferico. Il Piano coinvolge tutti gli ambiti dello sviluppo: Urbanistica, Trasporti e Mobilità, Energia, Attività produttive, Agricoltura, GPP, ecc.*”;

6.2 l'urgenza di “*arrivare nel breve periodo alla riduzione dell'inquinamento atmosferico*” dipende anche dal fatto che l'OMS abbia attribuito un nesso causale sempre più stringente fra qualità dell'aria e riflessi sulla salute, motivo che ha determinato ancora di più la necessità del salto qualità del nuovo piano regionale, rispetto alla precedente gestione tramite accordi volontari con gli Enti Locali e pianificazione a livello provinciale, che non ha fornito i risultati sperati;

6.3 nella relazione del PAIR 2020 si evidenzia che i dati che si continuano a rilevare in Emilia - Romagna e non solo, che espongono tutte le Regioni del Bacino Padano al rischio di infrazione presso l'Unione Europea (motivo per cui è stato sottoscritto nel 2013 un ulteriore Accordo di Programma del Bacino Padano che coinvolge tutte le Regioni geograficamente interessate e i Ministeri competenti nei settori impattanti sulla qualità dell'aria) hanno determinato la necessità di misure più incisive e stringenti, estese anche ai Comuni sopra i 30.000 abitanti o, in molti casi, direttamente a tutto il territorio regionale;

6.4 considerato il quadro complessivo delle emissioni, nel Bacino Padano, si condivide la raccomandazione, rivolta alla Regione Emilia Romagna da diversi osservanti, di attivare tutte le politiche e le forme concertative a livello interregionale e statale affinché le regioni contermini (quali Piemonte, Lombardia e Veneto) perseguano obiettivi omogenei per quantità emesse; diversamente la sola riduzione praticata dalla Regione Emilia Romagna risulterebbe scarsamente efficace al fine del rispetto dei limiti da raggiungere;

6.5 considerato il quadro complessivo delle emissioni, nel Bacino Padano, si condivide la raccomandazione, rivolta alla Regione Emilia Romagna da diversi osservanti, di attivare tutte le politiche e le forme concertative a livello interregionale e statale affinché le regioni contermini (quali Piemonte, Lombardia e

Veneto) perseguano obiettivi omogenei per quantità emesse; diversamente la sola riduzione praticata dalla Regione Emilia Romagna risulterebbe scarsamente efficace al fine del rispetto dei limiti da raggiungere;

- 6.6 diversi osservanti sottolineano che non è trascurabile il fatto che il PAIR 2020 troverà piena applicazione, in una fase temporale/socio-economica molto delicata, per il perdurare della crisi economica; ciò può influire negativamente sull'attuazione delle misure previste dal piano, pertanto risulta necessario ricercare il punto di equilibrio tra l'esigenza di individuare misure efficaci per il miglioramento della qualità dell'aria e quella di non penalizzare il mondo produttivo; a tal fine risulta condivisibile la necessità di analizzare la relazione tra l'impegno economico e la "utilità marginale" che si può ottenere dall'attuazione delle singole misure, al fine di monitorare l'efficacia e la praticabilità delle misure stesse;
- 6.7 si condivide nell'impostazione del Piano la forte attenzione alle limitazioni per gli spostamenti dei cittadini con mezzi motorizzati privati, con conseguente richiesta di modificazione dello stile di vita e delle scelte modali; tuttavia si condividono le osservazioni secondo cui sarebbe necessario svolgere un altrettanto forte azione di incremento dell'offerta di trasporto pubblico (art. 18): le azioni dovrebbero puntare all'aumento consistente dell'offerta anche in ore serali/notturne, all'affidabilità del servizio, all'intermodalità, all'appetibilità rispetto al trasporto privato; poiché pur nella consapevolezza dei tagli ai finanziamenti pubblici, non si può non rilevare che la richiesta ai cittadini di un cambiamento di stile di vita e di scelta modale senza un significativo e visibile sforzo in termini di offerta di trasporto pubblico, possa risultare di scarsa efficacia;
- 6.8 si condivide la proposta di stimolare accordi di partenariato pubblico/privato per regolamentare la mobilità casa/lavoro, la logistica delle merci, con l'obiettivo di ridurre l'impatto sul traffico e, quindi, migliorare la qualità dell'aria;
- 6.9 si condivide la preoccupazione, sollevata da più parti, sul rischio di non raggiungere gli obiettivi posti dal PAIR 2020, oggettivamente molto ambiziosi, e si condivide altresì, proprio al fine di scongiurare tale rischio, la necessità di:
- investire risorse in una efficace campagna informativa rivolta sia ai cittadini (in particolare ai genitori che accompagnano i figli a scuola) e alle associazioni di categoria, ma anche agli amministratori e ai politici, che hanno dimostrato di sottovalutare il problema;
 - attivare, in fase di attuazione del PAIR 2020, dei tavoli di concertazione con gli enti locali e rappresentati dei cittadini e delle associazioni di categoria, finalizzati a monitorare la reale attuazione delle misure previste, nonché la loro efficacia;
 - rivedere le misure emergenziali (art. 30), poiché se viene riconosciuto un inaccettabile rischio sanitario ai ripetuti superamenti dei limiti di legge, le azioni dovrebbero essere incisive per ricondurre nel più breve tempo possibile le concentrazioni sotto soglia; ad esempio la comunicazione alla popolazione (analogamente a quanto si fa per le ondate di calore in estate) potrebbe essere una misura da considerare;

7 VALUTATO INOLTRE CHE:

- 7.1 relativamente alla procedura di Valutazione di Incidenza della Proposta di "Piano Regionale Integrato per la Qualità dell'Aria (PAIR) 2020 " che, ai sensi del D.Lgs n. 152/06, deve essere ricompresa all'interno dell'iter procedurale della Valutazione ambientale del piano (VAS), si fa presente quanto segue;
- 7.2 la L.R. n. 7/04 e la successiva Direttiva regionale di recepimento (DGR n. 1191/07), prevedono che la Valutazione di incidenza sia approvata dall'Ente che approva il Piano medesimo, nella fattispecie, tale competenza ricade sulla Regione Emilia-Romagna;

- 7.3 la Regione Emilia-Romagna, con Determinazione del Responsabile del Servizio Parchi e Risorse Forestali n. 11660 del 28 agosto 2014, ha espresso la Valutazione di Incidenza del PAIR 2020 basata sulla considerazione che gli interventi previsti non abbiano *“incidenze negative significative, dirette o indirette, sugli habitat e sulle specie animali e vegetali presenti nei siti”*; tale Valutazione costituisce parte integrante del presente Parere motivato (Allegato n.1);
- 7.4 in ogni caso, al fine di ridurre ulteriormente le possibili incidenze negative, la Valutazione di Incidenza contiene le seguenti prescrizioni:
- *“sono da assoggettare alla procedura della valutazione di incidenza tutti i singoli progetti/attività delle misure previste dal PAIR 2020 che interessano i siti della Rete Natura 2000;*
 - *devono essere confrontati vari scenari di collocazione geografica e di scelta delle opere e delle loro modalità realizzative, al fine di individuare l'ipotesi più sostenibile e meno impattante per l'ambiente;*
 - *l'eventuale alterazione di habitat o degli habitat che ospitano specie animali e vegetali di interesse conservazionistico che sono interessati dalla realizzazione delle opere deve essere adeguatamente compensata”*;

8 RITENUTO:

- 8.1 di esprimere, ai sensi dell'art. 5 della LR 20/2000, il parere in merito alla valutazione ambientale del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) 2020 della Regione Emilia – Romagna, adottato con delibera della Giunta regionale n. 1180 del 21 luglio 2014, con le raccomandazioni di seguito elencate:
- 1) sia necessario raccomandare di attivare tutte le politiche e le forme concertative a livello interregionale e statale affinché insieme alle regioni contermini (quali Piemonte, Lombardia e Veneto) si perseguano obiettivi omogenei e si adottino misure simili, con le medesime tempistiche di attuazione, al fine di potenziarne l'efficacia;
 - 2) sia necessario investire risorse in una efficace campagna informativa rivolta sia ai cittadini (in particolare ai genitori che accompagnano i figli a scuola) e alle associazioni di categoria, ma anche agli amministratori e ai politici, che hanno dimostrato di sottostimare le conseguenze legate alla qualità dell'aria;
 - 3) concentrare gli sforzi per il raggiungimento dell'incremento dell'offerta di trasporto pubblico per migliorarne l'appetibilità rispetto al trasporto privato; al fine di rendere praticabile la richiesta ai cittadini di un cambiamento di stile di vita e di scelta modale;
 - 4) stimolare accordi di partenariato pubblico/privato per regolamentare la mobilità casa/lavoro (l'84% degli spostamenti per recarsi sul posto di lavoro, avviene con mezzo privato), la logistica delle merci;
 - 5) rivedere le misure emergenziali (art. 30), per ricondurre nel più breve tempo possibile le concentrazioni sotto soglia; ad esempio la comunicazione alla popolazione (analogamente a quanto si fa per le ondate di calore in estate) potrebbe essere una misura da considerare;
 - 6) il monitoraggio del Piano dovrà rilevare gli effetti ambientali derivanti dall'attuazione del Piano nonché verificare il raggiungimento degli obiettivi posti nel termine temporale stabilito; pertanto è necessario che alle misure del PAIR 2020 siano associati degli indicatori che consentano di rilevare, nel tempo prefissato, sia gli effetti ambientali sia il raggiungimento degli obiettivi del Piano stesso, anche al fine, se necessario di ri-orientare il Piano stesso;
 - 7) si ritiene opportuno monitorare, in particolare, l'efficacia delle misure che dovrebbero incidere maggiormente nel raggiungimento dell'obiettivo di migliorare la qualità dell'aria, come quelle che riguardano la città (ZTL – aree pedonali – piste ciclabili -TPL), la regolamentazione dei trasporti, dei caminetti e delle attività agricole;

8) in fase di monitoraggio del PAIR 2020, può essere utile attivare dei tavoli di concertazione con gli enti locali e rappresentati dei cittadini e delle associazioni di categoria, finalizzati a monitorare la reale attuazione delle misure previste, nonché la loro efficacia, in particolare nei casi in cui sono state adottate misure alternative a quelle previste dal PAIR 2020; nonché analizzare la relazione tra l'impegno economico e la "utilità marginale" che si può ottenere dall'attuazione delle singole misure, sempre al fine di monitorare l'efficacia e la praticabilità delle misure stesse;

9) la dichiarazione di sintesi, da redigere ai sensi dell'art. 17, comma 1, lettera b) del D. Lgs. n. 152/2006, "dovrà illustrare in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate";

9 RITENUTO, INOLTRE:

- 9.1 di dare atto della Valutazione di Incidenza espressa dalla Regione Emilia-Romagna, con Determinazione del Responsabile del Servizio Parchi e Risorse Forestali n. 11660 del 28 agosto 2014, che costituisce parte integrante del presente Parere motivato (Allegato n.1), le cui conclusioni, prescrizioni e indirizzi, più sopra riportate al punto 7.3, sono condivise e fatte proprie;

ATTESTATA la regolarità amministrativa

Tutto ciò premesso, dato atto, considerato, valutato e ritenuto;

D E T E R M I N A:

- a) di dare atto che la valutazione ambientale del Piano in oggetto, di cui al D. Lgs. n. 152/2006 e successive modificazioni, è svolta ai sensi dell'art. 2, comma 2 della L.R. n. 9/2008, nonché ai sensi dell'art. 5 della LR 20/2000;
- b) di esprimere il PARERE, ai sensi dell'art. 5 della LR 20/2000 in merito alla Valutazione ambientale del "Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) 2020" della Regione Emilia – Romagna, adottato con delibera della Giunta n. 1180 del 21 luglio 2014, con le raccomandazioni di seguito elencate:
- 1) attivare tutte le politiche e le forme concertative a livello interregionale e statale affinché insieme alle regioni contermini (quali Piemonte, Lombardia e Veneto) si perseguano obiettivi omogenei e si adottino misure simili, con le medesime tempistiche di attuazione, al fine di potenziarne l'efficacia;
 - 2) investire risorse in una efficace campagna informativa rivolta sia ai cittadini (in particolare ai genitori che accompagnano i figli a scuola) e alle associazioni di categoria, ma anche agli amministratori e ai politici, che hanno dimostrato di sottostimare le conseguenze legate alla qualità dell'aria;
 - 3) concentrare gli sforzi per il raggiungimento dell'incremento dell'offerta di trasporto pubblico per migliorarne l'appetibilità rispetto al trasporto privato; al fine di rendere praticabile la richiesta ai cittadini di un cambiamento di stile di vita e di scelta modale;
 - 4) stimolare accordi di partenariato pubblico/privato per regolamentare la mobilità casa/lavoro (l'84% degli spostamenti per recarsi sul posto di lavoro, avviene con mezzo privato), la logistica delle merci;

- 5) investire risorse in una efficace campagna informativa rivolta sia ai cittadini (in particolare ai genitori che accompagnano i figli a scuola) e alle associazioni di categoria, ma anche agli amministratori e ai politici, che hanno dimostrato di sottostimare il problema;
 - 6) rivedere le misure emergenziali (art. 30), per ricondurre nel più breve tempo possibile le concentrazioni sotto soglia; ad esempio la comunicazione alla popolazione (analogamente a quanto si fa per le ondate di calore in estate) potrebbe essere una misura da considerare;
 - 7) monitorare, in particolare, l'efficacia delle misure che dovrebbero incidere maggiormente nel raggiungimento dell'obiettivo di migliorare la qualità dell'aria, come quelle che riguardano la città (ZTL – aree pedonali – piste ciclabili -TPL), la regolamentazione dei trasporti, dei caminetti e delle attività agricole;
 - 8) il monitoraggio del Piano dovrà rilevare gli effetti ambientali derivanti dall'attuazione del Piano nonché verificare il raggiungimento degli obiettivi posti nel termine temporale stabilito; pertanto è necessario che alle misure del PAIR 2020 siano associati degli indicatori che consentano di rilevare, nel tempo prefissato, sia gli effetti ambientali sia il raggiungimento degli obiettivi del Piano stesso, anche al fine, se necessario di ri-orientare il Piano stesso;
 - 9) si ritiene opportuno monitorare, in particolare, l'efficacia delle misure che dovrebbero incidere maggiormente nel raggiungimento dell'obiettivo di migliorare la qualità dell'aria, come quelle che riguardano la città (ZTL – aree pedonali – piste ciclabili -TPL), la regolamentazione dei trasporti, dei caminetti e delle attività agricole;
 - 10) in fase di monitoraggio del PAIR 2020, può essere utile attivare dei tavoli di concertazione con gli enti locali e rappresentanti dei cittadini e delle associazioni di categoria, finalizzati a monitorare la reale attuazione delle misure previste, nonché la loro efficacia, in particolare nei casi in cui sono state adottate misure alternative a quelle previste dal PAIR 2020; nonché analizzare la relazione tra l'impegno economico e la “utilità marginale” che si può ottenere dall'attuazione delle singole misure, sempre al fine di monitorare l'efficacia e la praticabilità delle misure stesse;
 - 11) la dichiarazione di sintesi, da redigere ai sensi dell'art. 17, comma 1, lettera b) del D. Lgs. n. 152/2006, “dovrà illustrare in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate”;
- c) di dare atto della Valutazione di Incidenza espressa dalla Regione Emilia-Romagna con Determinazione del Responsabile del Servizio Parchi e Risorse Forestali n. 11660 del 28 agosto 2014 , che costituisce parte integrante del presente Parere motivato (Allegato n.1), ad esito positivo con le seguenti prescrizioni e raccomandazioni che sono fatte proprie:
- *“sono da assoggettare alla procedura della valutazione di incidenza tutti i singoli progetti/attività delle misure previste dal PAIR 2020 che interessano i siti della Rete Natura 2000;*
 - *devono essere confrontati vari scenari di collocazione geografica e di scelta delle opere e delle loro modalità realizzative, al fine di individuare l'ipotesi più sostenibile e meno impattante per l'ambiente;*
 - *l'eventuale alterazione di habitat o degli habitat che ospitano specie animali e vegetali di interesse conservazionistico che sono interessati dalla realizzazione delle opere deve essere adeguatamente compensata”;*
- d) le presenti valutazioni relative al PAIR 2020 sono valide salvo sopravvenute modifiche sostanziali ai contenuti; diversamente, ai sensi di quanto previsto dalla parte II del D. Lgs. 152/06, sarà necessaria una nuova valutazione;
- e) che siano affidate alla obbligatoria procedura di verifica (screening) di cui al titolo II ovvero alla obbligatoria procedura di VIA di cui al Titolo III della L.R. 9/99 cui devono essere assoggettati gli

interventi derivanti dall'attuazione del “Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) 2020” la migliore e specifica determinazione degli impatti ambientali;

- f) di trasmettere, ai sensi dell’art. 16, del D. Lgs 152/06, copia del presente atto al Servizio Tutela e Risanamento Acqua, Aria e Agenti fisici della Regione Emilia – Romagna ed ai soggetti competenti in materia ambientale; al riguardo si ricorda che, ai sensi dell’art. 17, del D. Lgs 152/06, si dovrà provvedere a rendere pubblica la decisione finale in merito all’approvazione del Piano, nonché il parere motivato, la dichiarazione di sintesi e le misure adottate in merito al monitoraggio;
- g) di pubblicare in estratto la presente determinazione nel Bollettino ufficiale della Regione Emilia - Romagna;
- h) di rendere pubblico attraverso la pubblicazione sul proprio sito web, ai sensi dell’art. 17, del D. Lgs 152/06 la presente determinazione, la Dichiarazione di sintesi, nonché le misure adottate in merito al monitoraggio;
- i) di informare che è possibile prendere visione del Piano e di tutta la documentazione oggetto dell’istruttoria presso la Regione Emilia – Romagna, Viale della Fiera 8, Bologna – Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale.

Arch. Alessandro Maria di Stefano

ALLEGATO A

SINTESI DELLE OSSERVAZIONI, DI CARATTERE PAESAGGISTICO – AMBIENTALE, NONCHÉ QUELLE IL CUI ACCOGLIMENTO COMPORTEREBBE EFFETTI SULL’AMBIENTE, AL “PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE (PAIR) 2020” DELLA REGIONE EMILIA - ROMAGNA, ADOTTATO DALLA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA – ROMAGNA CON DELIBERAZIONE N. 1180 del 21 luglio 2014

Argomento	Ente/Soggetto Osservazioni	Contenuto
interazione con la pianificazione urbanistica e d settore	(OSS.2); (OSS.12); (OSS.13); (OSS.19); (OSS.23); (OSS.25); (OSS.26); (OSS.27); (OSS.29); (OSS.32);	Si ritiene che gli articoli del PAIR e in particolare quelli relativi al saldo zero si possano applicare solo al Piano Strategico Comunale (PSC) e non ai piani attuativi (POC e PUA) e si ritiene quindi che il PSC sia il piano adeguato per il recepimento del PAIR
	(OSS.12); (OSS.25); (OSS.26); (OSS.27); (OSS.32); (OSS.34);	Si richiede non sia applicabile il PAIR ai POC e PUA già in corso alla data di adozione del PAIR; né alle varianti dei piani esistenti;
	(OSS.35);	I piani generali e di settore non sono adeguati per un'analisi della qualità dell'aria, su tali piani è possibile solo un'indicazione di massima non quantitativa sul bilancio delle emissioni;
	OSS.20	Si richiede sia chiarito il procedimento di approvazione dei piani, nel caso in cui contengano misure da sottoporre alla preventiva approvazione della regione;
	(OSS.20); (OSS.32);	Si richiede sia chiarito chi è il soggetto inadempiente (soggetto che approva il piano?) e a quali misure si fa riferimento;
	(OSS.12); (OSS.13); (OSS.19); (OSS.27); (OSS.35); (OSS.36);	Per l'applicazione del principio del Saldo zero, e di tutte le norme del PAIR va definito il tempo zero di riferimento;
	(OSS.19); (OSS.22)	Si ritiene non applicabile il saldo zero all'area industriale di Ravenna e alle nuove attività produttive;
	(OSS.16); (OSS.20); (OSS.21); (OSS.23)	Si richiede sia rivisto il tempo (180 giorni) per il recepimento delle norme di piano negli strumenti di pianificazione, poiché risulta troppo limitato
	(OSS.20); (OSS.25);	La perimetrazione del centro storico è stabilita dalla LR 20/2000; tale definizione non può essere considerata valida ai fini dell'applicazione del PAIR
	(OSS.21)	Si sottolinea l'importanza dei Piani Clima provinciali e comunali, realizzati nell'ambito del progetto regionale “Piani Clima in Emilia-Romagna” e la necessità di sviluppare sinergie con tali piani; Si richiede il sostegno economico per l'attivazione di appositi strumenti di contabilità ambientale, allineati con i piani clima e i PAES,
	(OSS.21)	Si ritiene necessario precisare meglio il rapporto tra PAIR e gli altri strumenti di pianificazione e programmazione regionali con incidenza sulla qualità dell'aria;
	(OSS.21)	Si segnala che il PRIT proposto dalla Giunta regionale per la sua adozione prevede il 15% e non il 20% di spostamenti su bici;
	(OSS.21)	si rileva l'opportunità di richiedere che i PUT dichiarino il livello di riduzione delle emissioni previsto come obiettivo a breve termine e si dotino di un sistema di valutazione ex ante del piano che ne dimostri il raggiungimento nei termini temporali previsti;

	(OSS.21)	Si segnala che la misura del PSR della tassazione agevolata del gasolio agricolo, contrasta con l'obiettivo di riduzione delle emissioni inquinanti del PAIR;
	(OSS.22)	Si chiede un impegno per l'applicazione delle misure previste nell'Accordo Ministeri-Bacino padano; e si richiede che le misure del PAIR, che penalizzano le imprese, siano condivise a scala di bacino padano;
	(OSS.34);	Si richiede la non operatività del PAIR sino a quando le regioni contermini non si dotino di misure analoghe al Piano della RER
	(OSS.34);	Rimuovere la norma transitoria che impone alle amministrazioni "di sospendere ogni determinazione in merito all'approvazione di strumenti di pianificazione che siano in contrasto con le previsioni di piano";
	(OSS.13); (OSS.19); (OSS.20); (OSS.29)	Si richiede siano meglio esplicitati i piani assoggettati alle disposizioni transitorie e finali del PAIR;
	(OSS.28)	Si richiede sia chiarito il rapporto tra PAIR e strumenti legislativi di settore, come quelli che definiscono la soglia di 250 kW per il saldo emissivo zero per gli impianti a biomasse;
	(OSS.22)	Si lamenta la mancata concertazione nella fase di stesura del piano con le associazioni di categoria;
	(OSS.22)	Si richiede che gli accordi d'area possano prevedere misure alternative a quelle previste dal piano;
Modifiche normative	(OSS.2); (OSS.8); (OSS.9); (OSS.15); (OSS.16); (OSS.26);	Si richiede di estendere gli obblighi, previsti dal piano (magari rendendoli più Blandi) a tutto il territorio regionale , e non solo alle aree con superamenti, valutando alcune eccezioni (montagna ecc.) per non penalizzare e rendere meno competitive alcune aree;
	(OSS.15)	Si richiede l'eliminazione dell'art. 14, comma 6, che si ritiene non applicabile;
	(OSS.15)	Si richiede di riscrivere l'art. 15, commi 1 e 2 ritenendolo completamente sbagliato
	(OSS.11); (OSS.23); (OSS.26); (OSS.31); (OSS.36);	Si richiede di estendere gli obblighi previsti per le zone di superamenti anche ai comuni limitrofi, compreso il saldo zero, ed inoltre che siano sempre richieste le miglior tecnologie possibili (BAT) per gli impianti a biomasse anche se realizzati in aree dove non vi sono superamenti,
	(OSS.22); (OSS.30); (OSS.33); (OSS.34); (OSS.35);	Si è contrari all'applicazione del principio del saldo zero;
	(OSS.28)	Si richiede che il saldo zero sia applicato anche agli impianti in AIA (nuovi e modifiche sostanziali) in aree di superamenti
	(OSS.19)	Si richiede di trasformare in norma quanto riportato nel punto 9.1.2 della relazione, in relazione alla necessità di risparmiare l'uso di nuovo suolo;
	(OSS.19); (OSS.21); (OSS.23); (OSS.32)	Non si concorda con il limite di 30.000 abitanti applicato al comune, si ritiene debbano applicarsi le misure limitatamente alle aree che presentano criticità sulla qualità dell'aria;

OSS.11	Si richiede che sia imposta una distanza minima di 2000 mt dagli edifici residenziali, per le centrali a biomassa;
(OSS.17); (OSS.22); (OSS.27)	Si richiede che sia eliminato il riferimento ad “emissioni superiori o pari alla soglia di assoggettabilità ad “AIA”;
(OSS.2); (OSS.8); (OSS.13); (OSS.16); (OSS.21); (OSS.25); (OSS.26); (OSS.27); (OSS.25); (OSS.32); (OSS.35);	Si richiede siano specificatamente individuate le norme con valore di indirizzo, direttiva o prescrizione ;
OSS.5	Si richiede il mantenimento delle deroghe alle limitazioni del traffico contenute nell'Accordo di programma 2012 - 2015;
(OSS.6); (OSS.15); (OSS.16); (OSS.21); (OSS.26); (OSS.35); (OSS.18);	Si richiede la modifica dell'art. 8 “Valutazione Ambientale Strategica (VAS)” introducendo il concetto della compensazione ambientale, ed eliminando l'impossibilità della conclusione positiva della VAS;
(OSS.6); (OSS.8); (OSS.12); (OSS.16); (OSS.19); (OSS.28); (OSS.29)	Si richiede la modifica dell'art. 13 “Definizioni” introducendo il concetto di “centro abitato principale” per escludere le frazioni dall'applicazione delle limitazioni al traffico; si richiede inoltre di lasciare ai comuni la possibilità di definire i confini del “centro abitato” indipendentemente da quanto definito nei piani urbanistici,
(OSS.6); (OSS.15);	Si richiede deroga alla applicazione delle norme del piano sulle limitazioni all'accesso dei centri urbani per i paesi colpiti dal sisma 2012;
OSS.7	Si richiede indicazioni sulle misure per il trattamento dei residui delle lavorazioni agricole (art. 182) D.Lgs 152/06
(OSS.16); (OSS.35); (OSS.20)	Si richiede siano specificate le modalità di controllo sul divieto degli impianti a biomassa domestici; e sia previsto l'istituzione di un catasto;
(OSS.9); (OSS.30); (OSS.25); (OSS.26); (OSS.31); (OSS.32)	Si richiede l'inserimento di una norma che preveda il controllo da parte degli enti locali, nonché la previsione delle relative sanzioni, nei casi di non rispetto delle norme (es. riscaldamento negli edifici);
(OSS.25); (OSS.26)	mancono misure di premialità per chi ottempera alle prescrizioni
(OSS.25)	le limitazioni per i veicoli a GPL e a metano non sono coerenti con le strategie adottate;
(OSS.25)	Si richiede di stralciare le limitazioni ai mezzi commerciali di categoria euro 3 diesel;
(OSS.16); (OSS.22); (OS. 23)	Ci si oppone alla norma sulla copertura degli stoccaggi esistenti delle imprese zootecniche; così come al cambiamento della dieta degli animali; Si richiede di modificare la norma affinché tali interventi siano valutati caso per caso in ragione della loro fattibilità;
OSS.11	Si richiede sia esteso il catasto anche agli impianti industriali a biomassa
OSS.12	Non si concorda con il divieto di utilizzare impianti a biomasse nelle aree di superamenti, per gli edifici, si ritiene possano essere utilizzati impianti con emissioni inferiori a limiti di legge;
(OSS.10); (OSS.27); (OSS.33); (OSS.34);	Si richiede di prevedere un sistema di scambio di flussi di massa autorizzati a livello comunale; e introdurre norme per il recupero delle quote dismesse, derivanti da chiusure di attività esistenti.
(OSS.11); (OSS.15)	Si richiede sia espressamente prevista la possibilità che i comuni possano prevedere norme maggiormente restrittive rispetto a quelle contenute nel PAIR

	(OSS.30);	Si richiede sia delineato per alcune misure un cronoprogramma (avvio, sperimentazione, monitoraggio) in un arco temporale definito;
	(OSS.30);	Si richiede che le NTA prevedano che i regolamenti comunali contengano disposizioni per le infrastrutture necessarie per l'alimentazione dei veicoli elettrici
	(OSS.34);	Si ritiene penalizzante per l'impresa la norma che consente nelle aree di superamento di prescrivere limiti di emissioni più bassi di quelli consentiti dalla normativa;
Richieste chiarimenti	(OSS.10); (OSS.13); (OSS.14); (OSS.21); (OSS.26); (OSS.27); (OSS.30); (OSS.33); (OSS.35); (OSS.36);	Si richiede di chiarire meglio cosa s'intende per "Saldo emissivo pari almeno a zero"; e si richiede l'introduzione dell'anno di riferimento come ad esempio: l'anno di valutazione dei dati PAIR (2010), come riferimento per le emissioni delle attività produttive nelle procedure autorizzative (VAS, VIA, AIA ecc.), in merito all'applicazione del principio del saldo zero;
	(OSS.2); (OSS.27); (OSS.28); (OSS.32)	Si richiede siano meglio chiarite le indicazioni in merito ai "Blocchi" da effettuare in caso di superamento dei limiti della qualità dell'aria; in particolare chiarire se i blocchi interessano sia le strade comunali, sia le strade provinciali e statali e quali gli ambiti nei quali non operano le limitazioni alla circolazione;
	(OSS.35)	Si ritiene poco credibile il 40% delle emissioni di PM10 alla combustione non industriale; il dato andrebbe approfondito
	(OSS. 21)	Si richiede di argomentare il valore target di 50 mq/abitante rispetto alla capacità di concorso all'assorbimento di inquinanti atmosferici;
	(OSS.8); (OSS.17)	Si richiede sia chiarito se la norma sulla VAS si debba applicare anche alla Verifica di Assoggettabilità; e analogamente se la norma sulla VIA si debba applicare anche alla procedura di verifica screening;
	(OSS.8); (OSS.20); (OSS.30);	Si richiede sia chiarito l'ambito di applicazione dell'art. 20 "Saldo zero";
	(OSS.16); (OSS.20); (OSS.30); (OSS.33); (OSS.36);	Si richiede sia chiarito qual è l'ambito territoriale di riferimento rispetto al quale si debba calcolare il saldo emissivo zero e rispetto a quale annualità dell'inventario delle emissioni;
	(OSS.12); (OSS.14); (OSS.15); (OSS.29)	Si richiede sia chiarito se i provvedimenti relativi ai centri abitati si applichino anche alle frazioni;
	(OSS. 13)	si richiede sia chiarito se il saldo zero sia da applicare anche ai progetti soggetti ad AIA, ma non a VIA
	(OSS.13); (OSS.17); (OSS.23); (OSS.33); (OSS.35);	Si richiede di chiarire cosa significa "impatto sulle emissioni dei nuovi interventi nullo o ridotto al minimo"
	(OSS.34);	Si richiede di chiarire cosa s'intende per "settori ad alta potenzialità emissiva"
	(OSS.16); (OSS.20)	Si ritiene debba essere specificato quali sono i parametri che configurano il peggioramento della qualità dell'aria,
	(OSS.20)	Si richiedono chiarimenti in merito al monitoraggio sia del PAIR sia dei piani da approvare in quanto attuativi del PAIR;
	(OSS.18)	Si richiede sia chiarita la dizione "installazione di impianti"
	(OSS.18)	Si richiede sia chiarito se il concetto di "modifica" sia da intendersi riferito all'installazione od al singolo impianto; e come debba qualificarsi la modifica sostanziale,
	(OSS.18); (OSS.20); (OSS.25); (OSS.28); (OSS.32); (OSS.33); (OSS.36);	Si richiede siano fornite indicazioni per la redazione della relazione relativa alle conseguenze in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NOx
	(OSS.19)	Si richiede sia chiarito quanto disposto dall'art. 7, comma 2 sul tempestivo adeguamento alle previsioni del piano;

	(OSS.19); (OSS.21); (OSS.25); (OSS.27); (OSS.29); (OSS.32);	Si richiede sia chiarito il rapporto tra relazione e NTA; non sempre c'è corrispondenza tra la relazione di piano e le NTA;
	(OSS.20); (OSS.21); (OSS.25); (OSS.28); (OSS.29);	Si richiede sia chiarito come si persegue l'incremento del TPL alla luce della riduzione dei finanziamenti pubblici al settore; che ha comportato l'aumento delle tariffe (circa il 20%); e del fatto che le politiche di contenimento delle risorse per il TPL sono contenute nei "Patti per i servizi minimi autofiltranviari" sottoscritti ogni 4 anni tra le province e i comuni superiori a 50.000 abitanti;
	(OSS.22)	Si richiede sia evidenziato il contributo emissivo dei singoli settori: inceneritori, discariche impianti ecc.
	(OSS.22)	Si richiede sia incentivata, e non ostacolata, la produzione di biometano da digestione anaerobica;
	(OSS.22)	Se le misure che riguardano gli impianti soggetti ad AIA non vengono condivise o sul piano nazionale o su quello di bacino padano si penalizzano le imprese emiliano -romagnole;
	(OSS.29); (OSS.32)	le deroghe previste dal piano dovrebbero recepire le deroghe attualmente adottate dai comuni, ai veicoli che non possono circolare; oppure lasciare agli accordi tra enti la loro miglior definizione
	(OSS.36)	Chiarire le modalità di calcolo delle situazioni di superamento;
Aree verdi	OSS.3	Si ritiene che la manutenzione delle aree verdi non possa, anche in una logica di contenimento dei costi della PA essere affidata solo al volontariato, ma debba coinvolgere i privati;
	(OSS.2); (OSS.29);	Si richiede di tenere in considerazione le differenze tra città e i centri minori sia per i mq di verde/abitante, sia per i mq di piste ciclabili;
	(OSS.2); (OSS.12); (OSS.13); (OSS.14); (OSS.16); (OSS.19); (OSS.20); (OSS.21); (OSS.27); (OSS.28);	Si richiede sia chiarito se nel computo del verde/abitante siano da considerare solo le aree pubbliche o anche quelle private, comprese quelle agricole di valore ambientale e naturale; e sia chiarita la modalità del loro calcolo
	(OSS.6); (OSS.8); (OSS.14); (OSS.20); (OSS.23); (OSS.25); (OSS.30); (OSS.32); (OSS.35);	Si richiede di fissare un obiettivo meno ambizioso e più credibile per l'ampliamento delle aree verdi, nei comuni medio grandi, in contrasto con l'obiettivo di non consumare suolo agricolo, nonché per la carenza delle risorse finanziarie necessarie;
	(OSS.9); (OSS.20); (OSS.27); (OSS.29); (OSS.30); (OSS.32)	Si richiede che nel computo delle aree verdi siano inserite, oltre a quelle pubbliche, anche le aree a verde privato, nonché i corridoi ecologici attestati in ambito urbano;
	OSS.11	Il PAIR trascura la valorizzazione dell'appennino come polmone verde;
	OSS.15	Le previsioni di ampliamento delle aree verdi contrasta con gli standard urbanistici e con la legge di riduzione del consumo di suolo;
	(OSS.19); (OSS.21)	Si richiede siano prodotte linee guida sulla gestione e manutenzione delle aree verdi, che non può essere posta in capo al comune per mancanza di risorse;
	(OSS.20)	Si ritiene necessario un maggior sostegno della forestazione ritenendo insufficiente la misura di un albero per ogni nuovo nato;
controlli	(OSS.4); (OSS.30);	Si richiedono controlli severi e norme chiare sull'utilizzo dei camini e sugli impianti a biomasse domestici; ma si richiede che la misura sia accompagnata da agevolazioni economiche;
	(OSS.12); (OSS.32)	Si richiede l'eliminazione dei numeri di controlli prestabiliti; e una loro diversa definizione d'accordo con gli enti locali;
Aree pedonali Piste ciclabili Limitazioni al traffico	(OSS.5); (OSS.37);	Si propone di estendere la rete ciclabile, di curarne la manutenzione, di renderle adeguate, sicure e di monitorarne l'utilizzo;

	(OSS.20);	Si richiede l'estensione del campo di applicazione della norma che prevede il raggiungimento del 20% degli spostamenti urbani con modalità ciclistica anche ai comuni che sono tenuti alla redazione del Piano del traffico;
	(OSS.6); (OSS.15)	Si richiede l'estensione delle aree a km 30
	(OSS.6); (OSS.8); (OSS.23); (OSS.29); (OSS.30); (OSS.32)	Si richiede di fissare un obiettivo meno ambizioso e più credibile per la realizzazione di piste ciclabili nei comuni medio grandi, o di modificare le modalità di calcolo;
	(OSS. 13)	Si richiede di calcolare la percentuale del 20% di aree pedonali non sulla superficie del centro storico, ma sulla superficie della rete viaria del centro storico;
	OSS. 14); (OSS.28); (OSS.29)	Si richiede di inserire nelle deroghe per le limitazioni della circolazione anche parcheggi scambiatori
	(OSS. 13)	Si richiede di calcolare l'estensione della ZTL come il 100% della superficie della rete viaria del centro storico e non dell'intero centro storico,
	(OSS.25)	Risulta poco credibile l'applicazione della riduzione del traffico privato in ambito urbano del 20% nei comuni che già hanno attuato misure di limitazione del traffico;
	(OSS.5); (OSS.10); (OSS.22); (OSS.27); (OSS.32);	Si teme che le limitazioni all'accessibilità ai centri storici incida negativamente sulle attività commerciali;
	OSS.8	Si richiede uno slittamento dell'applicazione dei limiti di circolazione ai veicoli commerciali euro 3;
	(OSS.12); (OSS.19); (OSS.22); (OSS.23); (OSS.25); (OSS.26); (OSS.27); (OSS.28); (OSS.29); (OSS.30); (OSS.32); (OSS.35);	Si richiede per i comuni maggior flessibilità ed autonomia nella definizione del verde pubblico, delle piste ciclabili, delle aree da destinare a zone pedonali e ZTL, sia considerando la copertura di TPL, sia considerando l'inefficacia delle misure di limitazione del traffico se il territorio comunale è attraversato da strade fortemente trafficate; poiché si considerano gli obiettivi posti dal piano tecnicamente irraggiungibili;
	(OSS.25); (OSS.28)	si ritiene troppo ambizioso l'obiettivo del 20% di mobilità ciclabile, si propone di adottare il 15% come già fissato con la "Carta di Bruxelles";
	(OSS.12); (OSS.13); (OSS.30);	Si ritiene che nel computo dei km delle piste ciclabili debba essere computato anche i tracciati extraurbani e quelli naturalistici; e in ogni caso debbano essere fornite indicazioni per il loro calcolo;
	(OSS.19); (OSS.25); (OSS.28); (OSS.32); (OSS.34); (OSS.35);	Si ritiene che la richiesta di modifica di stili di vita ai cittadini debba essere supportata da un investimento nel miglioramento del trasporto pubblico locale (in particolare su ferro); nonché da una adeguata campagna informativa;
	(OSS.21); (OSS.23); (OSS.28); (OSS.29); (OSS.35);	Si richiedono risorse per province e Comuni per la gestione e il completamento delle piste ciclabili;
	(OSS.21)	Si richiede di sostituire l'obiettivo dell'estensione della ZTL e dell'Area pedonale con l'obiettivo della riduzione del traffico, mediante misure previste dal PUT;
	(OSS.21); (OSS.25); (OSS.30);	Si propone di inserire una norma che prevede che in aggiunta o in sostituzione delle ZTL e delle Aree pedonali si possa utilizzare lo strumento della tariffazione della sosta, o la creazione di "Isola Ambientali" nelle quali vigono particolari regole che favoriscono la circolazione degli utenti più deboli;
	(OSS.22); (OSS.23);	Si è contrari alle misure di inasprimento dell'accessibilità ai centri urbani con popolazione superiore ai 30.000 abitanti, poiché risultano scarsamente efficaci per il contenimento delle PM;
	(OSS.22);	Si richiede la sospensione delle misure di limitazione d'accesso ai centri storici per il periodo dal 1 dicembre al 6 gennaio;
Indicazioni per il piano	(OSS.12); (OSS.15)	Si ritiene il tempo di validità del Piano di 5 anni non adeguato per raggiungere gli obiettivi che, rispetto a tale arco temporale, risultano essere troppo ambizioni;

(OSS.16)	Si ritiene che il piano debba recepire le misure previste Piani sulla qualità dell'aria provinciali, al fine di mantenere la continuità delle azioni intraprese;
(OSS.34);	Si richiede che la Regione Emilia Romagna attivi tutte le politiche a livello interregionale e statale affinché le regioni contermini (Lombardia e Veneto ecc) perseguano obiettivi omogenei;
(OSS.16)	Si ritiene che il Rapporto ambientale debba contenere la valutazione degli effetti ambientali attesi in relazione all'attuazione delle misure di piano;
(OSS.12); (OSS.22); (OSS.24); (OSS.30);	Si ritiene che il piano debba prevedere incentivi per l'acquisto di veicoli alternativi alla mobilità tradizionale (auto elettriche ecc.) e per i sistemi tipo stop e start, su base regionale;
(OSS.8); (OSS.22); (OSS.25); (OSS.28); (OSS.34);	Si ritiene che il Piano debba prioritariamente prevedere e finanziare gli interventi per l'ammodernamento del settore pubblico dei trasporti , e la promozione della mobilità collettiva ed allentare le limitazioni al settore privato;
(OSS.8); (OSS.20); (OSS.21); (OSS.28); (OSS.36);	Il Piano dovrebbe rappresentare un riferimento per la progettazione di misure compensazione/mitigazione; dovrebbe fornire linee guida e modelli per i bilanci e le valutazioni richieste, in particolare per la valutazione ambientale dei piani;
(OSS.16) (oss.8);	Non si ritiene applicabile il concetto di "compensazione" alle emissioni in atmosfera; il concetto del "saldo zero" dovrebbe essere applicato con metodiche analoghe a quelle dei certificati verdi;
(OSS.20); (OSS.28)	Si ritiene che il piano debba incentivare la mobilità pedonale, oltre alle zone pedonali con limitazioni di traffico; e debba contenere indicazioni per i PUMS, per i collegamenti casa – scuola, casa - lavoro ecc;
(OSS.36); (OSS.39);	Deve essere disincentivato l'accompagnamento in automobile degli scolari, anche con l'adozione di ZTL temporanei, o con la chiusura delle scuole il sabato;
(OSS.8); (OSS.13); (OSS.15); (OSS.16); (OSS.26); (OSS.28); (OSS.29); (OSS.35);	Si ritiene che il Piano debba prevedere specifiche risorse per i costi e la gestione dell'attuazione delle azioni del piano nonché del loro monitoraggio; in particolare per raggiungere le dotazioni del verde e delle piste ciclabili fissate dal piano;
(OSS.16)	Si ritiene necessario associare una scheda descrittiva ad ogni singola misura, con associato l'indicatore di monitoraggio;
(OSS. 20); (OSS.29)	Si ritiene che il piano debba fornire specifiche direttive per le trasformazioni urbane e la qualificazione degli edifici, per l'efficientamento energetico, ponendolo come condizione necessaria per ottenere i titoli abilitativi;
(OSS. 20)	Si ritiene che il Piano debba supportare e promuovere la realizzazione delle Aree Ecologicamente Attrezzate (APEA);
(OSS. 21), (OSS.34);	Si ritiene che il Piano debba incentivare forme di premialità per le certificazioni energetiche e ambientali per gli impianti produttivi;
(OSS. 20)	Si ritiene che il piano debba contenere norme sulla individuazione a livello urbano dei punti di scambio e dei percorsi preferenziali per i mezzi commerciali;
(OSS.16)	Si richiede che il monitoraggio della qualità dell'aria sia a completo carico della RER;
(OSS.9)	Si ritiene che il Piano definisca le misure di mitigazione e compensazione da applicare anche alle autostrade esistenti
(OSS.16)	Si richiede di valutare l'opportunità che il piano utilizzi i Catasti delle emissioni provinciali ritenuti, ritenuti maggiormente rappresentativi delle emissioni del territorio,
(OSS.16)	Che le emissioni siano rappresentate non solo con grafici ma anche in forma tabellare;
(OSS.16)	Che siano differenziati il quadro emissivo invernale da quello estivo in modo da individuare con maggior precisione le responsabilità delle componenti emissive;
(OSS.8); (OSS. 14) (OSS.16); (OSS.21); (OSS.28); (OSS.29); (OSS.36);	Si ritiene debbano essere date indicazioni, sino al loro divieto (regolamento) sull'abbruciamento delle biomasse legnose, omogenee su tutto il territorio regionale; e si ritiene che il Piano debba prevedere la possibilità di stipulare accordi tra gli enti locali e le associazioni di categoria (agricoltori) per evitare la combustione di biomassa nei campi;
(OSS.16)	Si richiede sia vietata la combustione all'aperto di scarti vegetali affetti da patologie per le quali è stato prescritto la distruzione per combustione;

	(OSS.16)	Si ritiene che il piano debba definire specifiche misure ed azioni per orientare gli investimenti regionali alla riconversione dei mezzi commerciali di piccola e grossa cilindrata;
	(OSS. 19)	Si ritiene che il Piano debba tenere in considerazione gli accordi presi dagli enti locali per il porto di Ravenna;
	(OSS.10); (OSS. 22), (OSS.30);	Si richiede siano sostenuti economicamente la riorganizzazione e la costruzione di parcheggi per concentrare la sosta ai limiti delle ZTL, al fine di migliorare la percezione dell'accessibilità dei centri storici.
	(OSS.11); (OSS.29); (OSS.34);	Si ritiene che il piano debba dare priorità (con investimenti) alla promozione della riqualificazione energetica degli edifici sia pubblici che privati), ai piccoli impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili, agli impianti a biomassa per uso domestico ad alto rendimento;
	(OSS.22); (OSS.33); (OSS.34);	Si ritiene che il piano dovrebbe incentivare il miglioramento dei cicli produttivi, per ridurre l'emissioni per unità di prodotto;
	(OSS.22)	Il PAIR dovrebbe riproporre e rifinanziare le misure del PAA 2011/2013, come ad esempio la sostituzione dell'amianto dai tetti pubblici per l'installazione dei pannelli fotovoltaici;
	(OSS.22)	Si ritiene indispensabile sia attivato un tavolo di coordinamento con le Associazioni di categoria per la valutazione delle azioni del piano relative al centro storico;
	(OSS.22)	Ci si oppone alla previsione per le imprese non in AIA del “ Confinamento di ogni fase lavorativa che possa generare emissioni od il convogliamento ad idonei impianti di abbattimento ”
	(OSS.22)	Non si concorda con le analisi effettuate nel merito del contributo degli allevamenti alle emissioni di metano; nonché del comparto agricolo che contribuisce all'assorbimento della CO2,
	(OSS.26)	Si ritiene che il PAIR debba evidenziare il contributo dell'aeroporto di Bologna, al quadro emissivo, e tale valore debba essere scomputato dal conteggio dei bilanci emissivi dei comuni interessati;
	(OSS.30);	Si ritiene necessario che il Piano preveda l'istituzione di fondi di rotazione a tasso zero per il finanziamento di interventi per il risparmio energetico;
	(OSS.30);	Si ritiene necessario promuovere forme di “azionariato popolare” sugli interventi di efficientamento energetico nella P.A. in cui i cittadini, in forma singola o associata, possano essere remunerati con parte del risparmio conseguito dalla P.A.;
	(OSS.30);	Si ritiene che il piano dovrebbe dare indicazioni anche in merito alla riduzione della produzione di rifiuti e all'aumento del loro riuso/riciclo;
	(OSS.34);	Si ritiene che le NTA del piano dovrebbero essere calibrate a seconda del contributo emissivo dei vari settori e comparti;
	(OSS.38);	Si lamenta il mancato coinvolgimento dei cittadini e la non informazione sulla procedura europea d'infrazione, per il non rispetto dei limiti degli inquinanti nell'aria;

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente a firma unica:	DETERMINAZIONE n° 11660 del 28/08/2014
Proposta:	DPG/2014/12078 del 25/08/2014
Struttura proponente:	SERVIZIO PARCHI E RISORSE FORESTALI DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E DIFESA DEL SUOLO E DELLA COSTA
Oggetto:	VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE DEL PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE (PAIR 2020), AI SENSI DELLA DIRETTIVA 92/43/CEE.
Autorità emanante:	IL RESPONSABILE - SERVIZIO PARCHI E RISORSE FORESTALI
Firmatario:	ENZO VALBONESI in qualità di Responsabile di servizio
Luogo di adozione:	BOLOGNA data: 28/08/2014

SERVIZIO PARCHI E RISORSE FORESTALI IL RESPONSABILE

Richiamati:

- le Direttive n. 79/409/CEE e n. 2009/147/CE *"Uccelli - Conservazione degli uccelli selvatici"* e n. 92/43/CEE *"Habitat - Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche"* con le quali si prevede che, al fine di tutelare le specie animali e vegetali, nonché gli habitat, indicati negli Allegati I e II, gli Stati membri classifichino in particolare come SIC (Siti di Importanza Comunitaria) e come ZPS (Zone di Protezione Speciale) i territori più idonei, al fine di costituire una rete ecologica, definita "Rete Natura 2000";
- il DPR 8 settembre 1997, n. 357 *"Regolamento recante attuazione della Direttiva n. 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche"*, successivamente modificato dal DPR 12 Marzo 2003, n. 120, con i quali si dà applicazione in Italia alle suddette direttive comunitarie;
- il Decreto Ministeriale del 3 settembre 2002 che approva le *"Linee guida per la gestione dei siti Natura 2000"* predisposte dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio;
- il Decreto Ministeriale del 17 ottobre 2007 *"Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e a Zone di Protezione Speciale (ZPS)"*;
- la decisione di esecuzione della Commissione 2013/741/EU del 7 novembre 2013, che adotta un settimo elenco aggiornato dei siti di importanza comunitaria per la regione biogeografica continentale, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea n. L350 del 21 dicembre 2013, all'interno della quale ricadono tutti i siti della Regione Emilia-Romagna;

- la deliberazione della Giunta regionale n. 893 del 2.07.2012 *"Revisione dei perimetri dei Siti Natura 2000 ed individuazione di nuovi siti. Aggiornamento della banca-dati di Rete Natura 2000"* con la quale è stato aggiornato l'elenco dei SIC (Siti di Importanza Comunitaria) e delle ZPS (Zone di Protezione Speciale), ai sensi delle Direttive comunitarie "Uccelli" e "Habitat" sopra citate;
- la deliberazione della Giunta Regionale n. 1419 del 7/10/2013 *"Misure generali di conservazione dei Siti Natura 2000 (SIC e ZPS). Recepimento DM n. 184/07 'Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e a Zone di Protezione Speciale (ZPS)'"*;
- la deliberazione della Giunta Regionale n. 1191 del 30.7.2007 *"Approvazione direttiva contenente i criteri di indirizzo per l'individuazione, la conservazione, la gestione ed il monitoraggio dei SIC e delle ZPS nonché le linee guida per l'effettuazione della valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 2, comma 2 della L.R. 7/04"*;
- la Legge Regionale n. 7 del 14.4.2004 denominata *"Disposizioni in materia ambientale"* che, agli artt. 1-9, definisce i ruoli dei diversi enti nell'ambito di applicazione della Direttiva comunitaria 92/43/CEE;

Premesso che le Regioni hanno la responsabilità di adottare le opportune misure per evitare il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie, nonché la perturbazione delle specie per cui le zone sono state individuate;

Tenuto conto che, per quanto riguarda la Regione Emilia-Romagna, la competenza e la responsabilità preminente nell'individuazione e nella conservazione delle aree della costituenda Rete Natura 2000, spettano alla Direzione Generale Ambiente e Difesa del Suolo e della Costa;

Visto lo studio di incidenza del Piano Aria Integrato Regionale 2020 contenuto nel Rapporto Ambientale predisposto da ARPA Emilia-Romagna;

Considerato quanto espresso nell'allegato del presente atto che costituisce la nota tecnica di riferimento;

Viste, inoltre:

- la L.R. 26 novembre 2001, n.43 e s.m.;
- le deliberazioni della Giunta regionale n. 1057 del 24/07/06, n. 1663 del 27/11/06, n. 1030 del 19/07/10 e n. 1222 del 4/08/11;
- la deliberazione della Giunta regionale n. 2416 del 29 dicembre 2008 recante "*Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/08. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/07*" e s.m.i.;

Attestata, ai sensi della delibera di Giunta 2416/2008 e s.m.i., la regolarità del presente atto;

D E T E R M I N A

di approvare la valutazione di incidenza ambientale del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020) allegata, ai sensi della Direttiva 92/43/CEE, con le relative prescrizioni, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto.

Enzo Valbonesi



Valutazione di incidenza

Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020)

Ai sensi del DPR 357/97, e successive modifiche, di recepimento della Direttiva n. 92/43/CEE

Redatto a cura del Servizio Parchi e Risorse forestali della Regione Emilia-Romagna

Agosto 2014

DATI GENERALI DEL PIANO

Titolo del Piano

Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020).

Soggetto proponente

Il soggetto proponente il Piano è la Regione Emilia-Romagna.

MOTIVAZIONI DEL PIANO

Quadro normativo di riferimento

- la Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa;
- il Decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 *“Attuazione della Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa”* che prevede che le Regioni adottino:
 - un Piano di qualità dell'aria che contenga le misure necessarie ad agire sulle principali sorgenti di emissione, laddove i livelli degli inquinanti superano i valori limite, e le misure necessarie a preservare la migliore qualità dell'aria nelle restanti aree;
 - piani d'azione che contengano interventi da attuare nel breve termine finalizzati a prevenire o, se necessario, a sospendere le attività che contribuiscono all'insorgenza del rischio di superamento dei valori limite degli inquinanti;
 - le misure che non comportano costi sproporzionati necessarie ad agire sulle principali sorgenti di emissione aventi influenza sulle aree in cui vengono superati i valori obiettivo per l'ozono;
- il Decreto legislativo n. 152/06 *“Norme in materia ambientale”*, con riferimento alla parte quinta *“Norme in materia di tutela dell'aria e di riduzione delle emissioni in atmosfera”*;
- la Legge regionale 24 marzo 2000, n. 20 *“Disciplina generale sulla tutela e sull'uso del territorio”*;
- la Comunicazione della Commissione Europea *“Un programma aria pulita per l'Europa”* (COM (2013) 918 final del 18.12.2013) contenente misure intese a garantire il conseguimento a breve termine degli obiettivi esistenti e il raggiungimento di nuovi obiettivi per la qualità dell'aria entro il 2030;
- l'“*Accordo 2012-2015 per la gestione della qualità dell'aria e per il progressivo allineamento ai valori fissati dalla UE di cui al D. Lgs. n. 155 del 13 agosto 2010*” approvato con DGR n. 988/12 e sottoscritto il 26 luglio 2012 tra Regione, Province, Comuni capoluogo e Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti;
- la Deliberazione n. 1802 del 2 dicembre 2013 *“Approvazione accordo di programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure di risanamento della qualità dell'aria nel bacino padano”* e la successiva sottoscrizione dell'accordo del 19 dicembre 2013 da parte dei Presidenti delle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte, Veneto, Valle d'Aosta, Friuli Venezia-Giulia, dei Presidenti delle Province autonome di Trento e Bolzano e del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del Ministro dello Sviluppo

Economico, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministro delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali, del Ministro della Salute.

Finalità del Piano

Il Piano, attraverso un approccio integrato e multi-settoriale che tiene conto di tutti i contributi emissivi dei diversi settori e ambiti territoriali, indica le strategie di risanamento e gestione della qualità dell'aria al fine di ridurre i livelli degli inquinanti sul territorio regionale e rientrare nei valori limite fissati dalla Direttiva 2008/50/CE e dal D.Lgs. 155/10.

Livello di interesse: regionale, provinciale e comunale.

Tipologia di interesse: pubblico.

Esigenze: connesse alla pubblica utilità.

Piano soggetto a VAS.

RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA

Area interessata dal Piano

L'area interessata dal Piano riguarda l'intera superficie regionale.

Tempi e periodicità degli interventi previsti

Il PAIR avrà un orizzonte temporale strategico di riferimento al 2020 in linea, a livello europeo, con il pacchetto "*clima-energia*" e con la strategia "*Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva*", oltreché con gli scenari individuati dalla Strategia Energetica Nazionale e con le scadenze previste dai piani regionali di settore, quali il Piano Integrato dei Trasporti, il Piano Energetico e il Piano di gestione dei rifiuti.

Tipologia degli interventi previsti

Il Piano individua le misure necessarie a ridurre le emissioni e le concentrazioni in aria degli inquinanti più critici (PM10, NO₂, O₃) e dei loro precursori (composti organici volatili - COV, ammoniaca - NH₃, biossido di zolfo - SO₂), attraverso un approccio multi-obiettivo e multisettoriale, che concilia gli obiettivi di risanamento della qualità dell'aria, tipicamente a scala regionale e locale, con quelli volti a contrastare il cambiamento climatico, a scala globale.

In particolare, il Piano prevede:

- Installazione impianti Fonti Energetiche Rinnovabili: eolici, idroelettrici, fotovoltaici
- Regolamentazione impianti FER: biomassa, biogas
- Promozione impianti produzione energia elettrica con uso di fonti rinnovabili non emissive
- Promozione della produzione di energia termica da fonti di energia rinnovabile
- Riqualificazione energetica edifici e impianti termici
- Regolamentazione di impianti a biomassa legnosa destinati al riscaldamento
- Risparmio energetico illuminazione pubblica
- Misure gestionali per il risparmio energetico
- Promozione e ottimizzazione dell'utilizzo del trasporto pubblico locale
- Promozione della mobilità ciclabile
- Rinnovo parco veicolare: favorire veicoli a basse emissioni

- Politiche di Mobility Management
- Utilizzo ottimale dei veicoli: Eco Driving
- Regolamentazione della distribuzione delle merci in ambito urbano
- Razionalizzazione della logistica del trasporto merci a corto raggio in aree industriali
- Spostamento modale delle merci su rotaia
- Estensione ZTL e aree pedonali nei centri storici
- Limitazione della circolazione privata in area urbana
- Domenica ecologica
- Promozione pratiche per riduzione emissioni NH₃ allevamenti
- Interventi su mezzi agricoli
- Regolamentazione impianti produzione biogas
- Adozione tecnologie per riduzione emissione ammoniacale in coltivazioni con fertilizzanti
- Incremento degli spazi verdi urbani
- Pianificazione territoriale ed uso del suolo
- Adeguamento regolamenti comunali
- Applicazione delle BAT (best available techniques) ai processi produttivi
- Applicazione dei criteri di autorizzabilità regionali
- Accordi volontari con distretti produttivi ad alta emissività
- Adozione misure più rigorose rispetto a BAT in aree critiche
- Contenimento delle emissioni diffuse da cave e cantieri edili
- Estensione del criterio del saldo emissivo zero
- Riduzione delle emissioni di COV
- Miglioramento delle prestazioni energetiche delle attività produttive
- Attuazione misure emergenziali per superamenti PM₁₀
- Mobilità sostenibile delle flotte degli enti pubblici
- Appalti verdi
- Sensibilizzazione cittadini su tematiche della qualità aria
- Comunicazione dati e misure per la qualità aria
- Informazione e comunicazione di bacino padano
- Aggiornamento e manutenzione degli strumenti di gestione qualità dell'aria.

Complementarietà con altri Piani/Programmi

Al conseguimento degli obiettivi del PAIR devono contribuire tutti gli strumenti di pianificazione regionale settoriale, in particolare nei settori dei trasporti, energia, industria, agricoltura, edilizia ed urbanistica (Piano Territoriale Regionale, Piano di Azione ambientale per un futuro sostenibile, Piano Regionale Integrato dei Trasporti, Piano Energetico Regionale, Programma Regionale di Sviluppo Rurale (PSR), Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti, Piano Regionale di Tutela delle Acque ecc.).

Siti Natura 2000 interessati

Sono interessati dal PAIR i 157 Siti della Rete Natura 2000 individuati con la DGR 893/12.

Per la protezione della vegetazione e degli ecosistemi naturali, il D.lgs. 155/10 fissa limiti per il biossido di zolfo, gli ossidi di azoto e l'ozono. In regione negli ultimi anni è stata rispettata la soglia per il biossido di zolfo, mentre permangono criticità per gli ossidi di azoto e l'ozono.

Presenza di aree protette

Nell'area oggetto del PAIR rientrano due Parchi nazionali (Parco Nazionale dell'Appennino Tosco-Emiliano e Parco Nazionale delle Foreste Casentinesi, Monte Falterona e Campigna), il Parco

interregionale Sasso Simone e Simoncello, 14 parchi regionali gestiti dai 5 "Enti di gestione per i Parchi e la Biodiversità" previsti dalla LR 24/11.

TIPOLOGIA AREA PROTETTA	Superficie totale (ha)
Parchi nazionali	36.286
Appennino Tosco-Emiliano	17.373
Foreste Casentinesi, Monte Falterona e Campigna	18.913
Parco interregionale Sasso Simone e Simoncello	5.063
Parchi regionali	137.843
Abbazia di Montevoglio	882
Alto Appennino Modenese	15.351
Boschi di Carrega	2.669
Corno alle Scale	4.700
Delta del Po	54.977
Gessi Bolognesi e Calanchi dell'Abbadessa	4.802
Laghi Suviana e Brasimone	3.718
Monte Sole	6.268
Sassi di Roccamalatina	2.300
Stirone e Piacenziano	2.716
Taro	3.094
Trebbia	4.032
Valli del Cedra e del Parma	26.270
Vena del Gesso Romagnola	6.064
Riserve naturali regionali (n. 15)	2.834
Paesaggi naturali e seminaturali protetti	31.399
Centuriazione (RA)	872
Collina reggiana - Terre di Matilde (RE)	22.584
Colline di San Luca (BO)	4.994
Torrente Conca (RN)	2.949
Area di riequilibrio ecologico (n. 33)	948
Totale aree protette Regione Emilia-Romagna	214.372

Presenza di habitat di interesse comunitario nell'area di riferimento, con particolare riferimento a quelli prioritari

Nel territorio regionale sono presenti 157 Siti della Rete Natura 2000, in cui sono presenti habitat di interesse comunitario, di cui alcuni prioritari, che possono essere, in modo diretto o indiretto, potenzialmente interessati.

Le foreste sono la forma di copertura del suolo più diffusa all'interno dei siti Rete Natura 2000 regionali.

Ne occupano da sole poco meno della metà (43%), con oltre 110.000 ettari, dei quali oltre un terzo (42.000 ha) caratterizzati da habitat forestali di interesse comunitario.

DESCRIZIONE DELLE INTERFERENZE TRA LE MISURE PREVISTE DAL PIANO ED IL SISTEMA AMBIENTALE (HABITAT E SPECIE ANIMALI E VEGETALI PRESENTI)

Le attività e/o gli interventi previsti possono essere potenzialmente oggetto di interferenza per la naturalità degli ecosistemi.

Per quanto riguarda gli habitat di interesse comunitario presenti nei siti di rete Natura 2000 occorrerà, a livello di valutazione di incidenza di ogni singolo progetto, valutare i fattori che ne possono condizionare presenza ed estensione in riferimento alle misure previste, individuando

eventualmente le indispensabili misure di mitigazione e compensazione e valutare, altresì, gli scenari alternativi.

Fattori di alterazione morfologica del territorio e del paesaggio

Il Piano potrà comportare una trasformazione del territorio e del paesaggio in particolare nelle aree in cui saranno realizzati gli interventi/attività.

Uso di risorse naturali, Fattori di inquinamento e di disturbo ambientale

Il Piano migliorerà la qualità dell'atmosfera portando al controllo/riduzione degli inquinanti atmosferici e alla riduzione delle emissioni serra.

Il D.lgs. 155/10 fissa, infatti, per la protezione della vegetazione e degli ecosistemi naturali soglie e valori obiettivo per il biossido di zolfo, gli ossidi di azoto e l'ozono.

In particolare, è l'ozono troposferico che crea i problemi più significativi: gli apparati più soggetti agli effetti delle sostanze immesse in atmosfera sono quelli deputati alla respirazione e alla fotosintesi.

L'esposizione delle zone boscate dell'Emilia-Romagna all'ozono troposferico risultano oggi tra i più alti d'Europa.

Oltre all'ozono sono critiche anche le particelle più sottili che possono arrivare nelle profondità dell'apparato respiratorio e fotosintetico, superando le barriere di difesa presenti nelle foglie.

Le deposizioni acide ed eutrofizzanti possono alterare la qualità dei terreni e delle acque.

Le precipitazioni acide possono danneggiare foglie o anche modificare la composizione chimica del terreno.

CONGRUITÀ DEGLI INTERVENTI PREVISTI CON LE NORME GESTIONALI PREVISTE NELLE MISURE DI CONSERVAZIONE O NEGLI EVENTUALI PIANI DI GESTIONE DEI SITI

Il Piano è congruo rispetto alle misure di conservazione vigenti.

La DGR 1419/13 individua alcune azioni da promuovere e/o da incentivare in tutte le ZPS ed i SIC e in particolare gli indirizzi gestionali specifici per gli habitat di interesse comunitario nei siti dove la loro presenza è stata rilevata:

HABITAT COSTIERI E VEGETAZIONE ALOFITICA (Cod. 1000)

- Mantenere i necessari livelli di acqua salmastra, monitorandone le caratteristiche chimico-fisiche.
- Mantenere, ripristinare o creare le aree lagunari, anche mediante interventi di fitodepurazione.
- Mantenere, ripristinare o creare adeguate aree di lagunaggio, anche attraverso la realizzazione di meandri per l'ingresso delle acque dolci.
- Mantenere, ripristinare o creare siti per la nidificazione ed il riposo di uccelli, non raggiungibili da predatori terrestri (es. isolotti).
- Prevedere una fascia di rispetto intorno al sistema lagunare con particolare riguardo all'urbanizzazione.
- Riqualificare le sponde con progressiva riduzione delle opere in cemento, al fine di ottimizzare la superficie di contatto terra/acqua, fondamentale sia per la riattivazione dei processi naturali di depurazione biologica, sia per aumentare gli spazi disponibili per la vegetazione e la fauna.

DUNE MARITTIME E INTERNE (Cod. 2000)

- Promuovere la costruzione di passerelle pensili per l'accesso dei bagnanti alle spiagge.
- Mantenere, ripristinare o creare il "profilo" ideale e la serie completa dei micro-ambienti che caratterizzano il sistema dunale (dune mobili, a vegetazione pioniera, dune consolidate con

copertura erbacea continua, dune con presenza di specie arbustive/arboree, dune associate a zone umide intermedie).

- Promuovere la ricostituzione dei gineprei dunali degradati.
- Promuovere azioni di controllo e di riduzione dell'emungimento dalle falde idriche.
- Promuovere attività per il mantenimento di superfici inondate, anche a scopo produttivo (risicoltura, allevamento brado, ecc.) a monte dei sistemi dunosi o degli insediamenti urbani costieri, allo scopo di contribuire a mantenere umidi i sedimenti di deposito marino e fluviale e, quindi, contrastare la subsidenza.

HABITAT D'ACQUA DOLCE (Cod. 3000)

- Mantenere, ripristinare o creare le zone umide permanenti e temporanee.

LANDE E ARBUSTETI TEMPERATI (cod. 4000)

- Mantenere, ripristinare o creare i nuclei di vegetazione arborea ed arbustiva autoctona.
- Mantenere, ripristinare o creare le condizioni ambientali idonee per le popolazioni di mesomammiferi e di Galliformi, in quanto fonte di alimentazione per specie minacciate del gruppo degli Accipitridi e dei Falconidi.

MACCHIE E BOSCHAGLIE DI SCLEROFILLE (MATORRAL) (Cod. 5000)

- Gestire le aree a macchie e boscaglie in modo da equilibrare l'esigenza produttiva zootecnica con la conservazione della biodiversità.
- Monitorare le variazioni floristiche che possono essere determinate da un carico zootecnico non equilibrato.
- Mantenere, ripristinare o creare i nuclei di vegetazione arborea ed arbustiva autoctona.
- Mantenere, ripristinare o creare le condizioni ambientali idonee per le popolazioni di mesomammiferi e di Galliformi, in quanto fonte di alimentazione per specie minacciate del gruppo degli Accipitridi e dei Falconidi.

FORMAZIONI ERBOSE NATURALI E SEMINATURALI (Cod. 6000)

- Mantenere, ripristinare o creare le condizioni ambientali idonee per le popolazioni di mesomammiferi e di Galliformi, in quanto fonte di alimentazione per specie minacciate del gruppo degli Accipitridi e dei Falconidi.
- Limitare le pratiche della trasemina e dell'arricchimento specifico a scopo produttivo e l'uso di ammendanti, diserbanti, concimi chimici o naturali secondo quanto stabilito dalla Direttiva 2009/128/CE sull'uso sostenibile dei prodotti fitosanitari.
- Favorire la conversione dei pascoli intensivi in pascoli estensivi.

TORBIERE ALTE, TORBIERE BASSE E PALUDI BASSE (Cod. 7000)

- Controllare l'emungimento dalle falde.
- Limitare, per le sorgenti pietrificanti, l'alterazione del bilancio idrologico del bacino e la conseguente riduzione dell'apporto idrico alla sorgente stessa.
- Controllare, per le sorgenti pietrificanti, le possibili fonti di inquinamento delle acque di falda, con particolare riferimento a fosfati e nitrati che inibiscono il processo di deposizione del carbonato di calcio, nonché le fonti di inquinamento termico delle acque, poiché la deposizione di travertino è influenzata anche da piccole variazioni della temperatura.
- Limitare drenaggi e movimenti di terra a ridosso delle torbiere che possano comprometterne i delicati equilibri e la stessa persistenza.
- Monitorare, nelle sorgenti pietrificanti e nelle torbiere, le condizioni idrogeologiche delle sorgenti stesse, nonché la composizione floristica e faunistica dell'area.
- Mantenere i necessari livelli di acqua nelle paludi calcaree.
- Limitare, nelle paludi calcaree, gli interventi di utilizzazione forestale, che potrebbero indurre, attraverso una maggiore insolazione, problemi di eccessiva evaporazione delle acque.

- Contenere l'interramento delle paludi calcaree e delle torbiere.

HABITAT ROCCIOSI E GROTTA (Cod. 8000)

- Ridurre le azioni che possono innescare fenomeni di erosione del suolo e frane (es. sovra pascolo).
- Limitare l'apertura di nuove cave o di altri usi non conservativi in tali ambienti.
- Favorire la continuità della copertura vegetale nei bacini idrologici in cui ricadono le grotte, per evitare interventi che accelerino i deflussi superficiali ed alterino la permeabilità dei suoli.
- Individuare e cartografare le doline che supportano un habitat ipogeo e/o specie tutelate dalla Direttiva Habitat.

FORESTE (Cod. 9000)

- Mantenere, ripristinare o creare gli habitat di interesse prioritario quali le faggete ad *Abies* e quelle a *Taxus* e *Ilex* attraverso l'acquisizione dei diritti di taglio e la realizzazione di vivai *in situ*, per l'allevamento e la diffusione delle provenienze locali delle specie di interesse comunitario (*Abies alba*, *Taxus baccata* ed *Ilex aquifolium*).
- Favorire la conversione all'alto fusto delle faggete ad *Abies* e quelle a *Taxus* ed *Ilex* governate a ceduo ed intraprendere azioni per ripristinarne la piena funzionalità biologica, attraverso l'acquisizione dei diritti di taglio, la sospensione delle utilizzazioni per periodi adeguati e l'allungamento del turno minimo.
- Favorire la rinnovazione delle specie dei generi *Abies*, *Taxus* ed *Ilex*.

La Regione Emilia-Romagna attraverso le Misure Specifiche di Conservazione (MSC), elaborate per tutti i Siti della Rete Natura 2000 regionale, e i Piani di Gestione (PdG) di 74 siti ha posto le premesse per strategie gestionali atte a garantire o a ripristinare un buono stato di conservazione degli habitat di interesse comunitario, attraverso l'individuazione di misure regolamentari cogenti e di gestione attiva relativamente allo svolgimento di attività all'interno dei siti.

VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELL'INCIDENZA AMBIENTALE DEL PIANO E DELLE EVENTUALI IPOTESI ALTERNATIVE

Rapporto tra azioni previste e connessioni ecologiche, habitat di interesse comunitario, specie animali di interesse comunitario, specie vegetali di interesse comunitario presenti nell'area e nei siti, con particolare riferimento a quelli prioritari

I potenziali effetti ambientali positivi del piano sono molti soprattutto legati alla qualità dell'atmosfera, mentre gli effetti negativi sono solo eventuali e comunque limitati e secondari.

Le potenziali interferenze positive oltre al controllo/riduzione degli inquinanti atmosferici riguardano la riduzione delle emissioni serra, il risparmio energetico e l'uso di fonti energetiche rinnovabili, lo sviluppo di sistemi di monitoraggio ambientale ed in generale la migliore funzionalità di una serie di servizi ambientali.

Tutti gli effetti stimati sono potenziali ed in qualche misura ancora incerti, ma se attuati potranno avere un'interferenza positiva sul benessere della vegetazione e della fauna terrestri, delle biocenosi acquatiche e della qualità del paesaggio.

Il livello di pianificazione non consente una stima della significatività dell'incidenza delle singole attività.

E' necessario, pertanto, effettuare la valutazione di incidenza dei singoli progetti/attività attuativi.

Confronto tra le incidenze ambientali delle eventuali ipotesi alternative proposte

Non si è ritenuto necessario proporre eventuali ipotesi alternative.

CONCLUSIONI

In considerazione di quanto sopra esposto si può ritenere che il PAIR 2020 non abbia incidenze negative significative, dirette o indirette, sugli habitat e sulle specie animali e vegetali presenti nei siti.

Al fine di ridurre ulteriormente le possibili incidenze negative devono essere rispettate le seguenti prescrizioni:

- sono da assoggettare alla procedura della valutazione di incidenza tutti i singoli progetti/attività delle misure previste dal PAIR 2020 che interessano i siti della Rete Natura 2000;
- devono essere confrontati vari scenari di collocazione geografica e di scelta delle opere e delle loro modalità realizzative, al fine di individuare l'ipotesi più sostenibile e meno impattante per l'ambiente;
- l'eventuale alterazione di habitat o degli habitat che ospitano specie animali e vegetali di interesse conservazionistico che sono interessati dalla realizzazione delle opere deve essere adeguatamente compensata.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Enzo Valbonesi, Responsabile del SERVIZIO PARCHI E RISORSE FORESTALI esprime, contestualmente all'adozione, ai sensi della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa in merito all'atto con numero di proposta DPG/2014/12078

IN FEDE

Enzo Valbonesi

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Alessandro Di Stefano, Responsabile del SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE esprime, contestualmente all'adozione, ai sensi della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa in merito all'atto con numero di proposta DPG/2016/20519

IN FEDE

Alessandro Di Stefano