PARERE MOTIVATO
n. 53 del 10 marzo 2014
(odg n. 16 del 03 marzo 2014)

OGGETTO: **Regione Veneto-Sezione Tutela Ambiente. Rapporto Ambientale del Piano Regionale per la Tutela ed il Risanamento dell'Atmosfera.**

L'AUTORITA' COMPETENTE PER LA VAS
D'INTESA CON L'AUTORITA' PROCEDENTE

VISTO il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante *"Norme in materia ambientale"* concernente "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la Valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)" e smi;

VISTO, in particolare, l'art. 6 del D.Lgs. 152/2006 stabilisce che *"La valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale."* e viene effettuata per piani e programmi:

a) *"che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del presente decreto;*
b) *per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni.".*

VISTO l'art. 14 della Legge Regionale 4/2008, per quanto riguarda l'individuazione dell'Autorità Competente cui spetta l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità nonché l'elaborazione del parere motivato di cui rispettivamente agli articoli 12 e 15 del Codice Ambiente, identificandola nella Commissione Regionale VAS, già nominata con DGR 3262/2006, come modificata con successiva DGR n. 23 del 21 gennaio 2014.

VISTA la DGR n. 791 del 31 marzo 2009 con la quale sono state approvate le indicazioni metodologiche e le procedure di Valutazione Ambientale Strategica secondo gli schemi rappresentati negli allegati alla medesima deliberazione di cui formano parte integrante.

VISTO, in particolare, l'allegato A alla DGR 791/2009 che contiene le indicazioni procedurali per la redazione di Piani/Programma di competenza della Regione Veneto.

ATTESO che con la citata delibera 791/2009 la Giunta Regionale ha individuato, quale supporto tecnico-amministrativo alla Commissione VAS per la predisposizione delle relative istruttorie, la Direzione Valutazione Progetti ed Investimenti (ora Sezione Coordinamento Commissioni VAS-VIncA-NUVV) nonché, per le eventuali finalità di conservazione proprie della Valutazione di Incidenza, il Servizio Reti Ecologiche e Biodiversità della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi (ora Sezione Coordinamento Commissioni VAS-VIncA-NUVV).

DATO ATTO che:

a. con parere n. 125 del 30 ottobre 2012 sul Rapporto Ambientale Preliminare per la redazione del Piano Regionale per la Tutela e Risanamento dell'Atmosfera questa Autorità Competente ha individuato gli indirizzi operativi e le prescrizioni da ottemperare nella redazione del Rapporto Ambientale, previa la consultazione in questa prima fase di Rapporto Ambientale Preliminare delle Autorità Ambientali individuate ai sensi del comma1 dell'art.13 del D.Lgs. n. 152/2006;

b. all'atto di stesura del Rapporto Ambientale Preliminare sono stati individuati i seguenti soggetti che hanno competenza amministrativa in materia ambientale:
   - ✓ Provincia di Belluno;
   - ✓ Provincia di Padova
   - ✓ Provincia di Rovigo;
   - ✓ Provincia di Treviso;
   - ✓ Provincia di Venezia;
   - ✓ Provincia di Verona;
   - ✓ Provincia di Vicenza;
   - ✓ Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI) Veneto;
   - ✓ Unione Nazionale Comuni Comunità Enti Montani (UNCEM) Veneto;
   - ✓ Autorità Portuale di Venezia;
   - ✓ Azienda Speciale per il Porto di Chioggia;
   - ✓ Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi;
   - ✓ Parco Regionale delle Dolomiti d'Ampezzo;
   - ✓ Parco Regionale del Fiume Sile;
   - ✓ Parco Regionale dei Colli Euganei;
   - ✓ Parco Regionale della Lessinia;
   - ✓ Parco Regionale Delta del Po;
   - ✓ Parco Regionale della Lessinia;
   - ✓ Azienda ULSS n. 1 Belluno;
   - ✓ Azienda ULSS n. 2 Feltre (BL);
   - ✓ Azienda ULSS n. 3 Bassano del Grappa (VI);
   - ✓ Azienda ULSS n. 4 Alto Vicentino;
   - ✓ Azienda ULSS n. 5 Ovest Vicentino;
   - ✓ Azienda ULSS n. 6 Vicenza;
   - ✓ Azienda ULSS n. 7 Pieve di Soligo
   - ✓ Azienda ULSS n. 8 Asolo
   - ✓ Azienda ULSS n. 9 Treviso
   - ✓ Azienda ULSS n. 10 Veneto Orientale
   - ✓ Azienda ULSS n. 12 Veneziana
   - ✓ Azienda ULSS n. 13 Mirano
   - ✓ Azienda ULSS n. 14 Chioggia
   - ✓ Azienda ULSS n. 15 alta Padovana
   - ✓ Azienda ULSS n. 16 Padova
   - ✓ Azienda ULSS n. 17 Este
   - ✓ Azienda ULSS n. 18 Rovigo
   - ✓ Azienda ULSS n. 19 Adria
   - ✓ Azienda ULSS n. 20 Verona
   - ✓ Azienda ULSS n. 21 Legnago
   - ✓ Azienda ULSS n. 22 Bussolengo
   - ✓ Magistrato alle Acque
   - ✓ Soprintendenza per il Patrimonio Storico, Artistico e Demoetnoantropologico del Veneto
   - ✓ Land Carinzia (Austria)
   - ✓ Land Tirolo (Austria)
   - ✓ Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
   - ✓ Regione Emilia Romagna
   - ✓ Regione Lombardia
   - ✓ Provincia Autonoma di Trento
   - ✓ Provincia Autonoma di Bolzano.

c. nel Rapporto Ambientale Preliminare era stata esposta l'analisi dello stato dell'ambiente. Nel quadro ambientale di riferimento vengono riportati, per ciascun tema, sulla base delle informazioni contenute nella pubblicazione "Ambiente e Territorio 2010", redatta da ARPAV e Regione Veneto, e nel Rapporto Ambientale di VAS del PTRC, i problemi ambientali esistenti e pertinenti al piano. Alla luce degli orientamenti comunitari in materia di sviluppo sostenibile, sono stati selezionati un insieme di obiettivi correlati (direttamente o indirettamente) ai singoli temi, per la valutazione rispetto agli obiettivi del PRTRA. Gli obiettivi di sostenibilità ambientale connessi alle questioni ambientali rilevanti sono stati utilizzati per approntare le matrici di valutazione della coerenza rispetto agli obiettivi operativi connessi alle misure di attuazione del Piano.

d. dopo l'avvenuta adozione del Piano e della proposta del Rapporto Ambientale sono pervenute complessivamente n.17 osservazioni e sono stati acquisiti i pareri delle seguenti Autorità Ambientali:
   - ✓ Provincia Autonoma di Trento;
   - ✓ Azienda ULSS 12 Veneziana – Dipartimento di Prevenzione;
   - ✓ Città di Venezia;
   - ✓ Comune di Vicenza – Dipartimento Territorio;
   - ✓ Comune di Verona;
   - ✓ Azienda ULSS 19 – Direzione sanitaria;
   - ✓ ARPAV – Direzione generale;
   - ✓ Azienda ULSS 18 – Dipartimento di Prevenzione;
   - ✓ Azienda ULSS 22 – Dipartimento di Prevenzione;
   - ✓ Provincia di Treviso;
   - ✓ Azienda ULSS 21 – Dipartimento di Prevenzione;
   - ✓ Provincia di Padova – Settore Ambiente – Servizio Ecologia;
   - ✓ Unità di Progetto Energia della Regione Veneto;
   - ✓ Azienda ULSS 20;
   - ✓ Provincia di Venezia.

VISTA l'istruttoria elaborata dalla Sezione Coordinamento Commissioni VAS-VIncA-NUVV, sulla scorta dei documenti trasmessi dall'Autorità Procedente con le note prot. n. 36848 del 25.01.2013 e prot. n. 496663 del 15.11.2013 dalla quale emerge che:

- Il Rapporto Ambientale esaminato contiene le informazioni di cui all'allegato VI del D.Lgs. 152/2006, nonché la descrizione e la valutazione degli effetti significativi che l'attuazione del Piano potrebbe avere sull'ambiente come prescritto dall'art. 13 del medesimo D.Lgs. 152/2006.
- Atteso che uno degli aspetti fondamentali del processo integrato di pianificazione e valutazione consiste nella definizione delle criticità del territorio oggetto di pianificazione, le stesse hanno rappresentano gli elementi che hanno meritano una particolare attenzione in fase di pianificazione.
- Il Rapporto Ambientale conferma i criteri assunti dal Piano Regionale per la Tutela ed il Risanamento dell'Atmosfera, che è stato redatto in riferimento agli artt. 9, 10, 11, 13 e 22 del D.Lgs. 155/2010 che trattano espressamente il tema della pianificazione. In particolare, l'Appendice IV, Parte I del medesimo decreto riporta i seguenti principi e criteri cui attenersi nella stesura del piano:
  - ➢ miglioramento generalizzato dell'ambiente e della qualità della vita, evitando il trasferimento dell'inquinamento tra i diversi settori ambientali;
  - ➢ integrazione delle esigenze ambientali nelle politiche settoriali, al fine di assicurare uno sviluppo sociale ed economico sostenibile;
  - ➢ razionalizzazione della programmazione in materia di gestione della qualità dell'aria e in materia di riduzione delle emissioni di gas serra;
  - ➢ modifica dei modelli di produzione e di consumo, pubblico e privato, che incidono negativamente sulla qualità dell'aria;
  - ➢ utilizzo congiunto di misure di carattere prescrittivo, economico e di mercato, anche attraverso la promozione di sistemi di ecogestione e audit ambientale;
  - ➢ partecipazione e coinvolgimento delle parti sociali e del pubblico;
  - ➢ previsione di adeguate procedure di autorizzazione, ispezione e monitoraggio, al fine di assicurare la migliore applicazione delle misure individuate.
- Il sistema degli obiettivi del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera è stato estrapolato a partire dalle politiche e strategie sviluppate a livello comunitario e nazionale, inerenti:
  - ➢ la programmazione comunitaria in materia di ambiente;
  - ➢ la strategia tematica sull'inquinamento atmosferico;
  - ➢ le direttive europee che regolamentano la qualità dell'aria e le fonti di emissione;
  - ➢ la normativa nazionale in tema di inquinamento atmosferico ed emissioni in atmosfera.
  - ➢ Descrizione dell'ambito territoriale regionale.

  e si colloca all'interno del contesto programmatico analizzato.

L'**obiettivo generale** persegue il miglioramento della qualità dell'aria a livello regionale a tutela della salute umana e della vegetazione, rappresentando lo scopo ultimo dell'azione in tema di inquinamento atmosferico. Dall'obiettivo generale discendono gli obiettivi strategici, specifici e operativi, mentre gli obiettivi trasversali costituiscono le linee comuni a tutti gli obiettivi.

Gli **obiettivi strategici** prendono spunto dalle situazioni di superamento, per taluni inquinanti atmosferici, dei rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie indicati nel Decreto Legislativo n. 155 del 13 agosto 2010 di attuazione della Direttiva 2008/50/CE, in riferimento a zone o ad aree di superamento individuate sul territorio regionale.

Sulla base del quadro programmatico e legislativo analizzato, sono stati individuati gli **obiettivi specifici** che contribuiscono al conseguimento di ciascun obiettivo strategico, costituiti da target annuali di riduzione delle emissioni dei diversi inquinanti (PM_{10}, $PM_{2.5}$, IPA, SO_2, NO_X, COV, NH_3, CO_2, CH_4, N_2O) che vengono emessi direttamente in atmosfera o che originano da composti precursori.

Gli obiettivi del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera sono stati analizzati per valutare la coerenza/indifferenza/contraddizione, piena o parziale, diretta od indiretta rispetto al quadro degli obiettivi di sostenibilità e degli obiettivi di protezione dell'ambiente definiti a livello comunitario, nazionale e regionale, in particolare per quelli connessi al miglioramento della qualità dell'aria ai fini della tutela della salute umana e dell'ambiente nel suo complesso.

La valutazione è stata realizzata mediante costruzione di una matrice che incrocia gli obiettivi del PRTRA con quelli definiti di volta in volta da ciascun piano o documento strategico considerato ed utilizzando lo schema previsto dal D.Lgs. 152/2006.

- L'esecuzione del monitoraggio degli effetti derivanti dalle azioni di Piano viene previsto su tre livelli:
  - monitoraggio di realizzazione, livello a cui è associato il monitoraggio dell'attuazione delle misure, con riferimento, per esempio, a modalità, tempistiche, ecc.;
  - monitoraggio di risultato, il cui obiettivo è di indagare gli effetti che possono essere attribuiti all'attuazione delle misure in termini di stima delle riduzione delle emissioni dei diversi inquinanti in atmosfera;
  - monitoraggio di impatto, che consente di ottenere informazioni sull'evoluzione del contesto nel quale si trovano a produrre i loro effetti le misure del piano in termini di miglioramento dei parametri di qualità dell'aria.

VISTA la relazione istruttoria tecnica n. 253/2013 del 25.11.2013 dal Servizio Pianificazione Ambientale della Sezione Coordinamento Commissioni VAS-VIncA-NUVV in ordine al documento di Valutazione di Incidenza Ambientale relativo ai siti della Rete Natura 2000 all'interno sia dell'area biogeografia alpina che di quella continentale da cui emerge che le informazioni fornite per il predetto elaborato non rispettano completamente le indicazioni riportate nell'Allegato A alla DGR 3173/2006 e che i giudizi espressi nello studio sulla significatività delle incidenze, seppur ragionevolmente condivisibili, derivano da metodi soggettivi di previsione che richiedono, in via precauzionale, l'inserimento di alcune prescrizioni.

RILEVATO che in rapporto alla programmazione e pianificazione esistente, la coerenza esterna è stata verificata con le principali strategie europee al 2020 ed al 2050 (*Decisione n. 406/2009/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 in materia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 20, COM(2011) 109 del 8.3.2011 "Piano di efficienza energetica 2011", Comunicazione COM(2011) 112 del 8.3.2011 "Una tabella di marcia verso un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050", COM(2011) 144 del 28.3.2011 "LIBRO BIANCO - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"*) nonché con il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e con i Piani di Settore.

Laddove emerge una possibile parziale incoerenza (PTRC per quanto l'obiettivo stabilito per l'ozono relativamente all'utilizzo di biomasse, Piano Regionale dei Trasporti per quanto riguarda il potenziamento dei corridoi di attraversamento est-ovest, adriatico ed in connessione con quelli europei, che prevedono la modalità di trasporto preferenziale su gomma, con costruzione di grandi opere infrastrutturali che rientrano tra le fonti emissive lineari di inquinanti atmosferici, Piano

Energetico Regionale relativo alle Fonti Rinnovabili -utilizzo di biomasse-, la pianificazione in materia di rifiuti per quanto riguarda il possibile incremento del numero di impianti per il trattamento ed il recupero energetico), il Piano in esame deve assumere le misure di mitigazione/compensazione individuate nel Rapporto Ambientale.
E' stata verificata una sostanziale coerenza tra gli obiettivi di sostenibilità ambientale, economica e sociale con quali di Piano.

VALUTATE le osservazioni pervenute, relative al Rapporto Ambientale e/o inerenti a questioni ambientali ed il complesso delle informazioni che emergono dalla documentazione prodotta, di seguito se ne riportano i contenuti sintetici, controdeduzione dell'Autorità Procedente ed il parere di questa Autorità Competente:

N° Oss. e richiedente	Contenuto	Controdeduzione e parere	Parere dell'Autorità Competente
1 - Assonautica	In considerazione del traffico acqueo di Venezia che avviene sia per il trasporto pubblico di linea (flotta ACTV) che per il trasporto privato in prevalenza su *"mezzi che risultano privi di marmitte catalitiche e filtri antiparticolato e con motorizzazioni per la maggior parte con caratteristiche euro 0"* viene richiesto di inserire tra le Azioni per il trasporto passeggeri e il trasporto merci e multi modalità una specifica Azione per i mezzi acquei di Venezia che prescriva l'utilizzo di motorizzazioni ecocompatibili non inquinanti adottando sistemi elettrici e/o ibridi, con l'obbligo di utilizzo della versione elettrica durante la navigazione nei canali interni alle città e alle sue isole".	Si ritiene di accogliere, per quanto tecnicamente fattibile ed economicamente sostenibile, l'osservazione inserendo una specifica azione per il traffico acqueo di Venezia in questi termini: "Accordo di programma tra ACTV, Comune di Venezia, Regione Veneto, Capitaneria di Porto e associazioni di categoria di trasportatori locali di merci su mezzi acquatici per il progressivo trasferimento di percorrenza dall'attuale parco nautico non ecocompatibile a mezzi nautici con caratteristiche emissive migliori"	Si concorda con la controdeduzione.
6 - Erminio Viero (e altri) – presidente della municipalità di Venezia, Murano e Burano	***Confronto dati 2010/2011 – Allegato A – Cap.5.2 – pagg. 176/187*** *Viene osservato il peggioramento delle concentrazioni di alcuni inquinanti nel 2011.* ***Azioni per le emissioni navali e portuali – Allegato A – Cap.6.2.8 – pagg. 290/293*** *In considerazione del traffico navale crocieristico che interessa Venezia viene richiesto che* ***le stazioni di monitoraggio per la Qualità dell'aria per la Venezia insulare*** *debbano essere più d'una rispetto l'attuale e unica stazione di Sacca Fisola. Viene in particolare richiesto il monitoraggio delle polveri fini PM2.5.* *Viene contestato che* ***il limite per il tenore di zolfo per le navi crociera da applicarsi in manovra*** *sia il 3.5% invece dell'1.5% in vigore per i traghetti.* *Rispetto alle* ***azioni specifiche per i porti*** *si chiede che i tempi per la predisposizione di accordi e atti formali con i vari Enti e Autorità interessati siano dimezzati.* *Viene suggerito che tra le azioni specifiche da adottare sia contemplata* ***la rilevazione a camino delle effettive emissioni delle navi (con rilevazione delle diossine)*** *in navigazione lagunare, affiancando appositi accordi con la Capitaneria di Porto, l'Agenzia delle Dogane e con le compagnie nazionali e internazionali di navigazione.* *Per quanto concerne le ispezioni a bordo secondo il protocollo d'intesa in vigore sin da marzo 2012 fra Autorità Portuale di Venezia ed Agenzia delle Dogane di Veneto e Friuli Venezia Giulia, viene commentato che non sono mai stati resi noti i risultati di tali ispezioni.* ***Azioni per le emissioni aeroportuali – Allegato A – Cap.6.2.8 – pagg. 293/296.*** *In considerazione della vicinanza dell'isola di Burano alle traiettorie degli aerei viene chiesto di ridurre l'impatto delle sostanze inquinanti degli scarichi dei motori, concordando con ENAC la variazione delle rotte degli aeromobili.* ***Arsenico e Cadmio – Cap. 5.2.2 pag 186 e 187*** *Si rileva che il dato medio di concentrazione di Arsenico nell'anno 2011 a Sacca Fisola di 2.4 $\mu g/m^3$ riportato a pag. 186 è incoerente con il valore di 2.5 $\mu g/m^3$ riportato nel Rapporto ARPAV 2011 sulla qualità dell'aria nel Comune di Venezia e nella Provincia di Venezia.* *Si commenta negativamente che il Piano non riporti le indagini mirate del 2009 di Riva del Vin e della Stazione del Vetro di Murano in cui si erano registrati valori ben sopra il limite di legge: 6.4 e 57.2 $\mu g/m^3$ media ponderata 2009-2010.* *Viene chiesto:* *- se dopo il 2009 siano state effettuate altre campagne di misurazione nell'isola di*	**Azioni per le emissioni navali e portuali** **Ulteriori stazioni di monitoraggio a Venezia insulare.** In merito alla richiesta di prevedere altre postazioni fisse di monitoraggio della qualità dell'aria a Venezia, in considerazione sia del traffico navale che della presenza di vetrerie artistiche, si ritiene preferibile la predisposizione di un piano di monitoraggio che preveda l'utilizzo di laboratori mobili, previo accordo di programma tra Comune di Venezia e Dipartimento ARPAV Provinciale di Venezia. Rispetto all'installazione di stazioni fisse, il monitoraggio con laboratori mobili consente di effettuare campagne di misura in diversi punti, in modo da fornire informazioni sulle aree in cui si prevede una maggiore esposizione della popolazione. La durata delle campagne di misura deve ottemperare agli obiettivi di qualità dei dati di cui all'Allegato I D. Lgs. 155/2010, in termini di raccolta minima dei dati e periodo minimo di copertura, al fine di ottenere misurazioni in qualità dei principali inquinanti atmosferici, confrontabili sia con i dati delle stazioni fisse ARPAV di riferimento, sia con i limiti di concentrazione stabiliti per legge. In merito al **limite per il tenore di zolfo per le navi crociera da applicarsi in manovra** si ritiene che gli aspetti giuridici relativi all'applicabilità alle navi crociera del limite dello 1,5% in vigore per i traghetti sia stato già approfondito nelle apposite sedi. Con la firma dell'accordo Blue Flag II tra Comune di Venezia e Compagnie crocieristiche, del 20 Maggio 2013, le navi crociera si sono impegnate all'uso di combustibile con tenore di zolfo inferiore allo 0.1% anche in manovra fino al 31 Dicembre 2013. Nell'ambito delle azioni del PRTRA si conferma dunque la sottoscrizione di accordi volontari tra Comune di Venezia e Compagnie Crocieristiche per il rinnovo di tale accordo per le successive stagioni crocieristiche. Rispetto alle **azioni specifiche per i porti** si ritiene di recepire l'osservazione che i tempi per la predisposizione di accordi e atti formali con i vari Enti e Autorità interessati siano dimezzati. In merito ai **controlli delle emissioni dei camini delle navi**, si recepisce l'osservazione e si propone di istituire un apposito gruppo di lavoro che coinvolga ARPAV, la Capitaneria di Porto, l'Agenzia delle Dogane ed eventuali soggetti ritenuti necessari (Comune di Venezia, Provincia di Venezia), al fine di studiare la fattibilità tecnico-legale per l'esecuzione di tali controlli. Per quanto concerne le **ispezioni a bordo** secondo il protocollo d'intesa fra Autorità Portuale di Venezia ed Agenzia delle Dogane di Veneto e Friuli Venezia Giulia, si rimanda a tali enti la richiesta di rendere noti i risultati delle proprie ispezioni. **Azioni per le emissioni aeroportuali – Allegato A – Cap.6.2.8 – pagg. 293/296.**	Si concorda con la controdeduzione.

	Murano; - *se l'ULSS 12-Veneziana abbia ravvisato situazioni di rischio sanitario a tutela di lavoratori e residenti;* *l'attivazione di una nuova campagna per individuare la provenienza dell'arsenico nell'aria anche eventualmente diversa dall'isola di Murano.*	**In merito alla variazione delle rotte degli aeromobili** per la vicinanza con Burano, si evidenzia come la traiettoria in quota non influenzi le ricadute sulla popolazione in modo mirato. **Approfondimento sui metalli a Venezia.** Si ritiene opportuno aggiungere nel Documento di Piano al paragrafo 4.1.9 "Dati pluriennali di qualità dell'aria dagli ambiti produttivi", una specifica sezione che riguardi i monitoraggi realizzati nell'area Veneziana interessata dalla presenza delle vetrerie artistiche, con analisi dei dati finora raccolti. Sulla base degli impatti riscontrati, si propone di integrare la tabella delle Azioni Specifiche per "A4 - Settore industriale: margini di intervento sui piccoli impianti" di cui al paragrafo 6.2.4, con una specifica **azione per le vetrerie artistiche**, prevedendo l'azione A4.2 "Accordo di programma tra Provincia di Venezia, associazione di categoria rappresentante le Vetrerie artistiche e ARPAV per il contenimento delle emissioni convogliate e non".	
8 - Confartigianato – Imprese Veneto – Ambiente e Sicurezza	*Le osservazioni e proposte si concentrano sui seguenti paragrafi del Capitolo 6 del Documento di Piano.* *Le osservazioni al paragrafo 6.2.2.4 si articolano secondo tre delle misure ivi previste:* · *osservazione alla misura A2.1 sul divieto di uso degli apparecchi peggiori ed insostenibili da un punto di vista ambientale nella combustione di legna;* · *osservazione alla misura A2.2 sulla concessione di contributi per incentivare la rottamazione delle stufe tradizionali con impianti ad alta efficienza energetica per ridurre il particolato;* · *osservazione alla misura A2.3 sull'introduzione dell'obbligo di manutenzione periodica dell'impianto a biomasse comprendente la pulizia e controllo della canna fumaria.* *L'osservazione al paragrafo 6.2.3 pone in evidenza il rischio che lasciare agli Enti Locali e ai soggetti gestori delle strade la definizione di regole o disposizioni per la migliore gestione dei cantieri porterebbe una moltiplicazione ingiustificata di regolamentazione che potrebbe indurre tempi, modalità, organizzazioni diverse, creando confusione, aumento dei costi, burocrazia per le imprese. Propone che dovrebbe essere la Regione a fornire indicazioni agli Enti Locali ed ai gestori delle strade le regole da adottare e da far applicare.* *L'osservazione al paragrafo 6.2.4, pur sottolineando l'apprezzamento verso la Regione nel dare una base comune in tutto il Veneto alle prescrizioni per le autorizzazioni alle emissioni di carattere generale, evidenzia come la regolamentazione delle emissioni per questo tipo di aziende basato unicamente sull'attività potrebbe essere limitativo: occorre infatti tenere conto anche delle dimensioni delle singole aziende e della loro capacità produttiva.* *L'osservazione al paragrafo 6.2.5.1 evidenzia che il riferimento alla LR 8/2003 per l'identificazione dei distretti produttivi appare poco opportuna e superata, non facendo riferimento a specifiche attività produttive legate ad alcune zone del territorio regionale, bensì a imprese di una certa categoria produttiva dislocate indifferentemente in tutto il territorio regionale.* *L'osservazione al paragrafo 6.2.7 "Interventi sul trasporto passeggeri" evidenzia l'opportunità di creare un ticket unico su base regionale che possa essere valido per l'accesso a tutte le zone a traffico limitato della Regione, per ovviare problemi di accesso per particolari categorie di utenti della strada (taxisti, fornitori, manutentori in genere) che*	Relativamente al paragrafo 6.2.2.4 si accoglie l'osservazione di escludere dal divieto di utilizzo gli apparecchi destinati esclusivamente alla cottura dei cibi nell'ambito di attività commerciali o di ristorazione (ristoranti, agriturismo, pizzerie, pizzerie da asporto, forni da pane, ecc.), tuttavia per essi verranno previste specifiche modalità di manutenzione e pulizia per ridurre al massimo l'impatto emissivo ed odorigeno con particolare riguardo a contesti residenziali prossimi a tali attività. Questo comporta la modifica al testo del Piano, con l'aggiunta di un'azione specifica alla Tabella A2 (pag. 257) inerente la manutenzione e pulizia di impianti e canne fumarie da impianti commerciali/ristorazione e la raccomandazione ai Comuni di inserire nel Regolamento di Igiene Comunale specifiche indicazioni circa la periodicità di controllo della corretta applicazione delle tempistiche e delle modalità di manutenzione. Si accolgono anche l'osservazione ed i suggerimenti in merito alle modalità di sostituzione, che verranno vagliati approfonditamente nel corso della stesura della Deliberazione della Giunta Regionale, incrociandoli con le prescrizioni normative, anche in materia di valori limite di emissione in atmosfera, che dovessero essere indicate nel decreto ministeriale previsto dall'art. 290, comma 4 del D.Lgs. 152/2006, nel Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico, di concerto con il Ministro dell'Ambiente e con il Ministro delle Politiche Agricole, datato 28/12/2012, denominato "decreto conto termico" e da ulteriori indicazioni che dovessero essere proposte dal Tavolo delle Regioni appartenenti al Bacino Padano. Si accolgono inoltre l'osservazione ed i suggerimenti in merito alle modalità e periodicità delle operazioni di manutenzione, che verranno vagliati approfonditamente nel corso della stesura della Deliberazione della Giunta Regionale. Per quanto riguarda l'osservazione relativa al paragrafo 6.2.3 "Risollevamento ed emissioni non motoristiche da traffico" si precisa che le azioni proposte sono definite dalle Linee Programmatiche di intervento individuate a livello nazionale per il settore "Risollevamento ed emissioni non motoristiche da traffico" (A3) che individuano per l'applicazione gli Enti locali e i Soggetti gestori delle strade. Si accoglie l'osservazione proponendo alla Regione di fornire, con propria DGR, indicazioni agli Enti Locali ed ai gestori delle strade sulle regole da adottare e da far applicare, al fine di non avere una moltiplicazione di regolamentazione che potrebbe indurre tempi, modalità ed organizzazioni diverse. Per quanto riguarda l'osservazione al paragrafo 6.2.4, si prende atto che un intervento prescrittivo basato soltanto sulla tipologia di attività potrebbe rivelarsi troppo superficiale e a volte non commisurato all'effettiva capacità emissiva delle aziende. Fermo restando quanto detto, appare tuttavia essenziale	

	dovrebbero districarsi tra regolamenti ed autorizzazioni differenti dovuti a modalità e condizioni per l'accesso ai centri urbani non omogenei tra i comuni che li hanno adottati. L'osservazione al paragrafo 6.2.10 pone in evidenza la necessità di effettuare un'analisi preliminare sulle tecniche ed i processi produttivi tipici delle lavorazioni unitamente alla conoscenza del contesto operativo e locale, tutte informazioni disponibili presso il committente dei lavori. La proposta di modifica richiede di specificare la tipologia del cantiere edile, suggerendo di individuare soglie limite del cantiere per cui è giustificabile attuare interventi finalizzati ad evitare la dispersione di polveri.	fornire a tutte le amministrazioni provinciali delle precise istruzioni di base che permettano di omogeneizzare la disciplina autorizzatoria per le aziende soggette all'autorizzazione generale alle emissioni. La categorizzazione delle aziende per attività produttiva permetterebbe innanzitutto di definire e normare in maniera univoca a livello regionale gli inquinanti caratteristici da monitorare alle emissioni, oltre a fissare dei limiti per tali inquinanti commisurati alla specifica attività. Tale primo passo, per quanto non esaustivo, inizierebbe un percorso di omogeneizzazione anche ai fini di evitare spiacevoli discriminazioni per piccole aziende, che pur facendo parte dello stesso distretto produttivo, ricadono per motivi meramente territoriali in province diverse, con autorizzazioni generali alle emissioni a volte piuttosto differenti anche in termini di prescrizioni. Si vuole sottolineare che l'approccio proposto nella misura è già sperimentato con buoni risultati da altre realtà regionali, quali l'Emilia-Romagna, ma potrà comunque essere migliorato anche tenendo conto delle specifiche capacità produttive, per quanto riguardanti aziende scarsamente rilevanti ai fini delle emissioni. La DGR di adozione di tale misura potrà dunque eventualmente prevedere specifiche prescrizioni in relazione anche alle dimensioni e all'impatto emissivo delle aziende. Per quanto concerne l'osservazione al paragrafo 6.2.5.1 riguardante l'individuazione dei distretti produttivi, si prende atto che la delibera di adozione dovrebbe individuare i distretti produttivi della Regione in riferimento a particolari aree del territorio veneto caratterizzate da una concentrazione omogenea di imprese di un determinato settore, indicando, anche per distretti collocati in più province, degli standard prescrittivi comuni e mirati alla salvaguardia dell'atmosfera, tenendo conto del contributo emissivo di tutto il distretto. Per quanto riguarda l'osservazione relativa al paragrafo 6.2.7 "Interventi sul trasporto passeggeri" si precisa che l'azione A7.12 prevede la limitazione della circolazione per i veicoli più inquinanti e la creazione di Low Emission Zone (LEZ) assoggettate al pagamento di un pedaggio di accesso per le zone a più alta densità abitativa o per gli agglomerati urbani/aree metropolitane. Tali zone possono essere dotate di sistemi elettronici per il controllo degli accessi. Si precisa che solitamente sono esclusi dalla limitazione della circolazione i veicoli elettrici, ibridi e multimodali, i veicoli muniti di impianto, anche non esclusivo, a gas naturale o gpl, per dotazione di fabbrica o per successiva installazione. Sono altresì esclusi dal fermo della circolazione i veicoli appartenenti a soggetti pubblici e privati che svolgono funzioni di pubblico servizio o di pubblica utilità, quali i servizi taxi. Quindi sarebbe auspicabile che le categorie di utenti della strada citate nell'osservazione fossero dotate di veicoli elettrici o alimentati a gas, in modo da non essere soggetti a misure di limitazione della circolazione. Sull'opportunità di creare un ticket unico su base regionale che possa essere valido per l'accesso a tutte le zone a traffico limitato (ZTL) della Regione si respinge l'osservazione in quanto di scarsa utilità e pertanto non applicabile. Per quanto concerne l'osservazione al paragrafo 6.2.10, si fa notare come il carattere generale dell'azione specifica A10.1 individui solamente l'ambito di intervento, lasciando le opportune specifiche al conseguente atto formale, in cui si terrà in considerazione la proposta ricevuta. Per meglio indirizzare l'ambito di intervento nel settore civile, l'osservazione viene accolta ed il testo dell'azione specifica viene modificato nel seguente: "A10.1 Individuazione di prescrizioni atte ad evitare la dispersione di materiale e di polveri risultanti dall'attività di cantiere per le costruzioni civili *di dimensioni significative* e le grandi opere a carattere regionale, istituendo la disciplina dei controlli e le autorità competenti".	
9 - Daniele Nottegar -	*Nell'Allegato B - Rapporto Ambientale, al Capitolo 5 - Quadro Ambientale di riferimento,*	I trend degli indicatori riportati nel Rapporto Ambientale si riferiscono all'anno base disponibile al	Si concorda con

Verona	*vengono riportati i principali indicatori utilizzati per la descrizione di ogni componente ambientale considerata. Per la componente Rifiuti, l'osservazione richiede di aggiornare il quadro informativo rispetto agli anni 2011 e 2012, essendo questo mutato in riferimento all'anno 2010 riportato nel documento.*	momento della stesura del documento. Tale anno base può essere differente per gli indicatori delle rispettive componenti, poiché dipende dalle tempistiche di aggiornamento dell'informazione. Avendo utilizzato questo criterio per tutte le altre componenti ambientali, si mantiene l'informazione fornita anche per la componente Rifiuti. L'aggiornamento risulta comunque disponibile mediante consultazione della fonte dei dati, come indicato in calce alla tabella di pag. 55 relativa alla componente Rifiuti.	la controdeduzione.
12 - Legambiente Circolo "Dai colli all'Adige" – Este (PD)	*Il documento pone 3 osservazioni:* *1° Osservazione: par. 4.1.9 – Si osserva che non viene esposto il motivo della chiusura della centralina della qualità dell'aria di Monselice, nell'ambito della riorganizzazione della rete regionale di controllo della qualità dell'aria effettuata nel 2012 ai sensi del D.Lgs.155/2010. Si chiede il mantenimento/ripristino della stazione, in un comune che ospita ben 2 cementifici.* *2° Osservazione par 6.1.3, pag.231-232. Vengono citati i risultati del "Tavolo tecnico dei cementifici" che non risultano, secondo l'osservante, affatto evidenti. In particolare si chiede:* *- quali siano i piani di miglioramento ambientale dei cementifici* *- quali siano i due stabilimenti su tre che hanno migliorato le loro performances ambientali.* *3° Osservazione par 6.2.1: il Decreto n°22 del 14 febbraio 2013 dà la possibilità ad alcuni tipi di impianti industriali, tra cui i cementifici, di utilizzare il CSS (combustibile solido secondario, derivato dai rifiuti). Si osserva come il piano non preveda limitazioni specifiche in tal senso per i tre cementifici della zona Este-Monselice e si richiede di vietare espressamente l'utilizzo di CSS per tali impianti.*	1° Osservazione: per quanto riguarda la riorganizzazione della rete regionale di controllo della qualità dell'aria effettuata nel 2012, che ha comportato tra le altre la chiusura della centralina di Monselice, la metodologia adottata, in pieno accordo con quanto richiesto dal D.Lgs.155/2010, è illustrata al paragrafo 5.3 del piano. Nello specifico si deve considerare che la legislazione ha come obiettivo quello di ottimizzare la rete di valutazione della qualità dell'aria a livello regionale, tenendo conto che la rappresentatività delle informazioni registrate da una centralina non si limitano al singolo territorio comunale, ma ad un'area generalmente più vasta. Si precisa che la centralina di Monselice non aveva come obiettivo il monitoraggio esclusivo delle emissioni delle cementerie, bensì la valutazione della qualità dell'aria nelle zone urbane dell'area Euganea. A tale fine si ricorda che è stata mantenuta la stazione di Este, poiché posizionata in maniera più aderente ai criteri di legge e quindi ritenuta maggiormente rappresentativa della zona. Inoltre si ricorda che al di là dei problemi di microposizionamento della stazione di Monselice, l'analisi delle serie storiche dei dati delle centraline di Este e Monselice ha dimostrato una buona correlazione tra i due siti. 2° Osservazione: I chiarimenti richiesti sono riferiti ad affermazioni contenute in un documento esterno al Piano, citato nello stesso a pagina 232 ("Primo Rapporto del Tavolo Tecnico dei Cementifici"). Tale documento è stato richiamato unicamente per i dati sulle stime delle emissioni in esso contenuti, che appaiono chiari ed esaustivi. Eventuali chiarimenti su altri contenuti del Rapporto, come da osservazione, dovranno essere rivolti nello specifico ad ARPAV, autore del documento. 3° Osservazione: Per quanto riguarda la possibilità di utilizzo del CSS in impianti quali i cementifici, essendo tale opportunità sancita con decreto legislativo, non è possibile che un documento di piano regionale ponga dei veti ad una norma nazionale. Tuttavia, essendo nello specifico i cementifici dell'Area Euganea sottoposti ad Autorizzazione Integrata Ambientale Provinciale, in sede di Conferenza dei Servizi (per modifica dell'impianto o comunque di combustibile) è obbligatoria un'integrazione del piano di monitoraggio e controllo ai fini di valutare i livelli emissivi riconducibili all'utilizzo di tale combustibile.	Si prende atto della controdeduzione.
13 - Luciano Mazzolin – Lido di Venezia	*Viene richiesto:* *1. la realizzazione entro 12 mesi di un modello di ricaduta degli inquinanti emessi dalle navi […] lungo tutti i percorsi in entrata e uscita dalle bocche di porto (Lido e Malamocco) fino all'ormeggio e durante tutta la durata del loro attracco in tutte le banchine (Marittima, San Basilio, Riva Sette Martiri, Porto San Leonardo, Fusina, Porto Marghera). Nuova azione da inserire come A8.6a;* *2. entro 18 mesi, l'installazione una rete di stazioni di monitoraggio a Venezia centro storico e isole sulle aree di ricaduta dei fumi (monitor classici + IPA, benzo(a)pirene, benzene, metalli e diossine). Nuova azione da inserire come A8.6b;* *3. l'elettrificazione di tutte le banchine d'ormeggio nella laguna di Venezia. Sostituzione attuale punto A8.6;* *4. l'utilizzo in navigazione fuori dalle bocche di porto in avvicinamento alla laguna di*	1. Si recepisce l'osservazione per la nuova azione A8.6.a realizzando, entro 12 mesi, il modello di ricaduta degli inquinanti emessi in fase di manovra e di ormeggio per le navi in attracco ai diversi ormeggi di Venezia insulare e di Porto Marghera. L'attività modellistica sarà svolta da ARPAV (Osservatorio Aria). 2. Si rimanda alla controdeduzione all'osservazione n. 6, "Azioni per le emissioni navali e portuali", "Ulteriori stazioni di monitoraggio a Venezia insulare", in cui si prevede la predisposizione di un piano di monitoraggio che preveda l'utilizzo di laboratori mobili, previo accordo di programma tra Comune di Venezia e Dipartimento ARPAV Provinciale di Venezia. 3. Si ritiene che la possibilità che tutte le banchine vengano elettrificate sia un aspetto tecnico di fattibilità che debba essere affrontato nell'ambito dell'accordo di programma già previsto. 4. Si recepisce l'osservazione inserendo al punto A8.7 anche l'utilizzo di sistemi di retrofitting in fase di navigazione di avvicinamento al di fuori delle bocche di porto tra gli elementi in discussione per	Si prende atto della controdeduzione.

	scrubbers. Nuova azione da inserire al posto A8.7; 5. *l'obbligo di utilizzo in navigazione all'interno della laguna di carburanti con contenuto di zolfo inferiore allo 0.1%. Nuova azione da inserire al posto A8.7;* 6. *la possibilità di utilizzare gli apparati radar solo in caso di nebbia. Nuova azione da inserire come A8.7b;* 7. *integrazione dell'azione relativa agli accordi volontari per "navi pulite". Sostituzione attuale punto A8.10;* 8. *ispezioni a bordo con monitoraggio fumi e misura anche di microinquinanti (tra cui diossine).*	accordi di programma tra Regione e Autorità Portuale. 5. Si osserva che l'utilizzo di combustibili con tenore di zolfo inferiore allo 0.1% per le navi in manovra all'interno delle bocche lagunari vada perseguito tramite gli accordi di programma già previsti tra le azioni. Nell'ambito di tali accordi verrà definito a quali tipologie di navi si possa applicare e i termini di obbligatorietà o di adesione volontaria rispetto ad eventuali incentivi o compensazioni che venissero poste in campo. 6. Si osserva che la disciplina dell'utilizzo degli apparati radar da parte delle navi sia una competenza che esula dal redigendo PRTRA. 7. Si recepisce l'osservazione sostituendo il testo del punto A8.10 con quello proposto: "Accodi volontari per "navi pulite" che inseriscano impegni migliorativi per ridurre e minimizzare al massimo gli impatti sull'ambiente e sulla salute". 8. In merito ai controlli delle emissioni dei camini delle navi, si propone di istituire un apposito gruppo di lavoro che coinvolga ARPAV, la Capitaneria di Porto, l'Agenzia delle Dogane ed eventuali soggetti ritenuti necessari (Comune di Venezia, Provincia di Venezia), al fine di studiare la fattibilità tecnico-legale per l'esecuzione di tali controlli.	
14 - Fabiana Bergamin – Quarto d'Altino (VE)	*Tenuto conto del quadro conoscitivo sullo stato della qualità dell'aria delineato nel documento di Piano, si pone l'attenzione sulla necessità di inserire alcune integrazioni alle azioni specifiche proposte in particolare rispetto al settore A1 "Utilizzazione delle biomasse in impianti industriali" e del settore A7 "Interventi sul trasporto passeggeri".* *Per quanto riguarda l'utilizzo delle biomasse a scopo energetico viene richiesto che siano introdotte norme più restrittive nell'ambito del rilascio di autorizzazioni di impianti di produzione di energia elettrica, escludendo la possibilità di utilizzo di materia prima derivante da "coltivazioni dedicate" e ponendo al centro l'obiettivo di tutela delle aree agricole destinate alla produzione alimentare.* *Per quanto riguarda gli interventi sul trasporto passeggeri si propongono:* – *l'introduzione dell'azione A7.1.bis che prevede l'introduzione permanente, nel dispositivo fiscale, della deducibilità delle spese per acquisto di abbonamenti del trasporto pubblico locale;* – *la modifica dell'azione A7.9 con l'obbligo di adozione e attuazione degli strumenti pianificatori previsti dalla normativa vigente, quali PUT, PUM, PUMS, rendendo tali piani "parti integranti" dei Piani Regolatori Comunali e dei Piani di Assetto del Territorio, con l'obiettivo di ristabilire una adeguata proporzione tra aree urbanizzate e i servizi di mobilità sostenibile connessi a tali aree;* – *l'integrazione dell'azione A7.14 bis con l'obbligo per i comuni di censire, entro un breve termine, i km di piste ciclabili esistenti nel loro territorio, al fine di sollecitare un idoneo adeguamento di tali infrastrutture alla densità abitativa dell'area comunale, con l'obiettivo di facilitare la mobilità ciclo-pedonale rispetto a quella automobilistica (la mera indicazione in un questionario di quanti km di pista sono stati realizzati non è più sufficiente a certificare il "reale impegno" delle Amministrazioni locali verso l'orientamento ad un sistema di mobilità meno impattante;* – *la concessione ai Comuni di poter sforare il Patto di Stabilità per l'esecuzione di lavori di adeguamento del sistema ciclo-pedonale nel loro territorio, previa verifica, da parte*	Si ritiene di recepire l'osservazione secondo la quale è necessario introdurre norme più restrittive che escludano la possibilità di utilizzo di materia prima derivante da "coltivazioni dedicate" e ponendo al centro l'obiettivo di tutela delle aree agricole destinate alla produzione alimentare. Tali norme saranno oggetto del provvedimento A1.1 "Criteri per l'autorizzazione e la gestione degli impianti di produzione di energia elettrica alimentati a BIOGAS, di potenza termica nominale ≤10 MW, ai fini del rispetto dei valori limite e valori obiettivo della qualità dell'aria". In merito alla proposta di azione A7.1.bis si risponde che la definizione delle spese deducibili ai fini IRPEF è soggetta a normativa statale; relativamente alla deducibilità delle spese per acquisto di abbonamenti del trasporto pubblico locale (ai sensi dell'Articolo 1, comma 309, della Legge 24 dicembre 2007 n. 244) si precisa che la detrazione del 19% è stata abolita già dal 2011 (ai sensi della cosiddetta legge finanziaria 2010: Legge 23 dicembre 2009, n. 191). Le azioni A7.1, A7.2, A7.3 proposte nel Piano riguardano l'integrazione dei sistemi di trasporto locale regionale, una gestione più efficiente del servizio regionale, l'introduzione dell'integrazione tariffaria (es. biglietto unico) in quanto possono essere realizzate a livello regionale mediante l'attivazione di una convenzione o Accordo di programma tra Regione, Trenitalia e Aziende del Trasporto Pubblico Locale. Si rimanda all'Ufficio Tributi Regionale la valutazione della possibilità di deducibilità delle spese per l'acquisto di abbonamenti del trasporto pubblico locale dalla quota di IRPEF regionale. In merito alla modifica dell'azione A7.9 si precisa che gli strumenti pianificatori citati sono già soggetti all'integrazione con i Piani Regolatori Comunali e con i Piani di Assetto del Territorio; diversamente sarebbe prevedere degli indici di mobilità sostenibile (quali ad es. l'estensione delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e delle Aree Pedonali, la lunghezza delle corsie riservate ai mezzi collettivi, la dotazione di parcheggi di interscambio, l'estensione delle piste ciclabili e ciclo-pedonali su sede propria, ecc.) da considerare in fase di redazione dello strumento urbanistico. In merito all'integrazione dell'azione A7.14 bis con l'obbligo per i comuni di censire, entro un breve termine, i km di piste ciclabili esistenti nel loro territorio, si precisa che tale attività era stata prevista negli Osservatori Provinciali, nello specifico dall'Osservatorio Provinciale sulle Piste Ciclabili, attivati dalle Province ai sensi del PRTRA approvato con DCRV n. 57 dell'11 novembre 2004, da compiersi entro il	Si concorda con la controdeduzione

	dell'Ente Regionale, della disponibilità finanziaria dei comuni richiedenti al 31/12/2012 e del requisito di sostenibilità tecnica dei relativi progetti, da attuarsi secondo un piano di sviluppo intercomunale; – *l'integrazione dell'azione A7.18 con l'obbligo per i Comuni di istituire e gestire delle liste di lavoratori "inoccupati" residenti nel loro territorio, che con modalità di reclutamento a "chiamata volontaria" e su corresponsione di un gettone di presenza da definire, possono essere assegnati ad incarichi di supporto in attività come: accompagnatori pedibus, sorveglianza stradale negli orari scolastici, pulizia strade, piste ciclabili, piazze e più in generale luoghi di aggregazione delle comunità locali.*	1.7.2005, ed il loro aggiornamento (annuale) da parte dei Tavoli Tecnici Zonali. Nel Piano si è evidenziato come la sola Provincia di Treviso abbia istituito l'Osservatorio Provinciale "per il censimento delle reti di piste ciclabili" (Figura 6.14). In merito alla concessione ai Comuni di poter sforare il Patto di Stabilità per l'esecuzione di lavori di adeguamento del sistema ciclo-pedonale nel loro territorio si precisa di non avere la competenza legislativa in materia, in quanto il Patto di Stabilità è di competenza dello Stato mediante il Ministero dell'Economia. In merito all'integrazione delle azioni sul trasporto passeggeri con la A7.18 che prevede l'obbligo per i Comuni di istituire e gestire delle liste di lavoratori "inoccupati" residenti nel loro territorio, che con modalità di reclutamento a "chiamata volontaria" e su corresponsione di un gettone di presenza si occupino di attività di sostegno alla mobilità sostenibile, si respinge l'osservazione in quanto non di competenza del PRTRA.	
15 - Maurizio Benzo – Gorgonzola (MI)	*L'osservazione intende porre l'attenzione sulla problematica dell'inquinamento dell'aria causato da sostanze odorigene. Viene suggerito alla Regione Veneto di redigere, analogamente a quanto già fatto dalla Regione Lombardia, **le Linee Guida per la valutazione dell'impatto odorigeno da attività industriali**, in particolare per quelle soggette ad autorizzazione integrata ambientale o valutazione di impatto ambientale.* *La Regione Lombardia con DGR 15 febbraio 2012, n. IX/3018 ha adottato il provvedimento: **Determinazioni generali in merito alla caratterizzazione delle emissioni gassose in atmosfera derivanti da attività a forte impatto odorigeno.*** *Viene richiesto inoltre di modificare il documento di Piano al capitolo 6.2 "Le azioni programmate nel periodo 2013-2020", aggiungendo alcune specifiche riguardanti proprio l'inquinamento odorigeno, in particolare nei seguenti capitoli e paragrafi:* *6.2.1 Utilizzazione delle biomasse in impianti industriali;* *6.2.4 Settore industriale: margini di intervento sui piccoli impianti* *6.2.5 Contenimento dell'inquinamento industriale e da impianti di produzione energetica* *6.2.5.1 Contenimento delle emissioni da particolari distretti produttivi* *Per la valutazione dell'impatto odorigeno prodotto dalle sorgenti industriali è suggerito di intervenire lungo due direttive: la stima delle emissioni e la stima della dispersione degli odoranti.* *Ai fini dell'approfondimento della tematica viene raccomandato di riferirsi alla norma europea UNI EN 13725:2004 e di considerare, quale tecnica di valutazione in campo, la Field inspection, già ampiamente applicata in Germania.*	La Regione Veneto si è recentemente attivata per la definizione di uno strumento per la gestione delle problematiche olfattive analogamente a quanto già realizzato dalla Regione Lombardia. Sarà quindi oggetto di uno specifico provvedimento regionale l'adozione di linee Guida per la gestione delle problematiche olfattive, documento che conterrà gli approfondimenti richiesti rispetto alla tematica "emissioni odorigene".	Si prende atto della controdeduzione.
16 - Daniele Nottegar - Verona	*Nei documenti di Piano approvati con DGR n. 2872 del 28 dicembre 2012, si osserva come non venga citato il Piano di Azione e Risanamento della Qualità dell'Aria dei Comuni dell'area metropolitana di Verona, approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale di Verona n. 108 del 27.11.2012.*	I Piani di Qualità dell'Aria elaborati a livello locale ai sensi del precedente PRTRA, basato su normativa ad oggi abrogata, su obiettivi quantomeno rimodulati e su conoscenze tecnico-scientifiche parziali, non sono stati inseriti nel Documento di Piano per coerenza con il quadro attuale delle strategie comunitarie, nazionali e di Bacino Padano in tema di qualità dell'aria. La valutazione della coerenza degli obiettivi delle strategie europee, della pianificazione nazionale e regionale con attinenza al tema della tutela dell'atmosfera e della qualità dell'aria è stata effettuata nel Capitolo 4 del Rapporto Ambientale (Allegato B alla DGR n. 2872 del 28 dicembre 2012). Rispetto alla coerenza con i piani locali per la qualità dell'aria, redatti ai sensi del precedente PRTRA, in questa fase di transizione è utile richiamare quanto esplicitato al paragrafo 2.4 del Documento di Piano proposto, in merito ai compiti dei Tavoli Tecnici	Si concorda con la controdeduzione

		Zonali e del Comitato di Indirizzo e Sorveglianza. I Tavoli Tecnici Zonali hanno il compito di coordinare le azioni di Piano a livello provinciale e comunale, ai fini dell'attuazione degli indirizzi del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, per il territorio di competenza. Il Comitato di Indirizzo e Sorveglianza ha compiti di coordinamento delle azioni di Piano a livello regionale, provinciale, comunale; indirizzo e verifica dell'attuazione del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, mediante individuazione delle linee strategiche e politiche sulla qualità dell'aria ed il contenimento delle emissioni. Il paragrafo 2.4 verrà integrato con i seguenti contenuti relativi alla pianificazione. Nell'ambito delle specifiche competenze, il Comitato di Indirizzo e Sorveglianza ed i Tavoli Tecnici Zonali coordineranno con le Province ed i Comuni l'attuazione delle azioni del PRTRA, contestualizzando a livello locale gli obiettivi generale, strategici e specifici del nuovo Piano. La pianificazione di qualità dell'aria approvata, elaborata a livello comunale, sovracomunale e provinciale, rimane in vigore fino ad approvazione definitiva del nuovo PRTRA. L'osservazione fa riferimento ai diversi aspetti della questione considerati nelle conclusioni del Piano di Azione e Risanamento della Qualità dell'Aria dei Comuni dell'area metropolitana di Verona, quali: la metodologia, l'analisi del territorio, le azioni suggerite, il costante e puntuale controllo delle azioni intraprese, il gruppo di lavoro permanente. In tutti questi ambiti, il Documento di Piano dimostra di poter fornire un contributo aggiornato, tendente a superare le criticità che possono riscontrarsi a livello locale, fornendo di base un orizzonte più ampio di applicazione.	
17 - Daniele Nottegar - Verona	*L'Osservazione pone all'attenzione la questione dell'inceneritore di Ca' del Bue, in fase di ristrutturazione e contesta il fatto che nel documento di piano, in particolare al capitolo 6.2.5, non è prevista alcuna misura per il contenimento delle emissioni prodotte dagli inceneritori.*	L'impianto di incenerimento di Ca' del Bue segue la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) per la ristrutturazione/modifica dell'impianto esistente. Il proponente ha chiesto di essere sottoposto alla fase di *scoping* che si è conclusa il 18 gennaio 2012. Contestualmente si è tenuta la Conferenza di Servizi preliminare, ex art. 14 Legge 241/90,conclusasi in data 20 settembre 2012. Attualmente non sono ancora stati presentati il progetto definitivo e il relativo Studio di Impatto Ambientale (SIA); è possibile, in seguito all'approvazione del Piano Regionale Rifiuti, attualmente sottoposto a procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), che il progetto definitivo subisca delle modifiche rispetto al progetto preliminare presentato in Conferenza di Servizi. In particolare una delle conseguenze del Piano Rifiuti riguarda la potenzialità dell'impianto che passerebbe da 180.000 t/a a 150.000 t/a, con una conseguente riduzione delle emissioni complessive. Le misure previste per il comparto degli inceneritori sono ricomprese al paragrafo 6.2.5 "Contenimento dell'inquinamento industriale e da impianti di produzione energetica, nell'ambito delle azioni": - A5.1 "Adozione delle BAT o BREF di settore. Imposizione di scadenze per l'installazione di sistemi di abbattimento in linea con le BAT durante la fase istruttoria dei processi autorizzativi AIA"; - A5.2 "Implementazione dei controlli e delle ispezioni nelle aziende AIA al fine di verificare l'installazione e il corretto funzionamento degli impianti di abbattimento delle emissioni in atmosfera. Inserimento nei PMC (Piani di monitoraggio e controllo) di controlli specifici per la corretta gestione degli impianti di abbattimento delle emissioni". Si ricorda che, nel caso specifico degli inceneritori, è richiesta l'applicazione delle migliori tecnologie di cui al DM 29/01/2007 "Linee Guida recante i criteri per l'individuazione e l'utilizzazione delle migliori tecniche disponibili nel settore della Gestione Rifiuti". Si rammenta, infine, che nel Rapporto Ambientale correlato con l'adozione del nuovo Piano di Gestione dei Rifiuti (DGR 264/2013), al capitolo 5, sono stati introdotti i seguenti indicatori per la verifica dell'impatto delle azioni del Piano sulla matrice "aria":	Si prende atto della controdeduzione.

		- indicatori del quadro ambientale, volti a descrivere il quadro esistente della qualità dell'aria; - indicatori di monitoraggio, volti ad individuare gli effetti ambientali derivanti dall'attuazione del Piano, da svilupparsi in fase di aggiornamento e monitoraggio del piano. E' prevista la verifica degli indicatori di monitoraggio riportati in Tabella. Per ulteriori approfondimenti si rimanda al documento "Rapporto Ambientale" adottato con DGR 264/2013.	
18 - Daniele Nottegar - Verona	*L'osservazione è inerente l'imposizione della creazione di fasce arboree lungo le grandi strade di comunicazione e le autostrade per abbattere gli inquinanti.*	La vegetazione potrebbe avere interferenze positive nei confronti della qualità dei parametri dell'aria per mezzo di meccanismi sia passivi che attivi. In particolare si può stimare che l'effetto più significativo sia relativo alle polveri, che vengono intercettate da foglie provviste di peli o ricoperte di sottili strati di cere o resine. Alcuni studi modellistici in particolare mostrano un effetto non del tutto trascurabile del verde urbano per la rimozione di polveri, ozono e ossidi di azoto. La presenza di barriere, tra cui barriere arboree o vegetate, lungo gli assi stradali è stata molto studiata in relazione all'abbattimento dell'inquinamento da rumore, mentre l'effetto sulla riduzione degli inquinanti non è ancora chiaramente quantificabile. Alcuni studi stimano abbattimenti potenziali per deposizione e/o adsorbimento sulle foglie, attorno al 10% entro i 300-400 m dall'asse stradale, con zone di più intenso decremento entro i primi 50 m. Altri mostrano decrementi anche più significativi con differenze sostanziali tra la presenza di una barriera vegetata o di una semplice barriera antirumore. L'efficacia di abbattimento delle quinte vegetate dipende dalla densità fogliare. La fascia vegetata dovrebbe quindi avere una adeguata estensione in larghezza, oltre che in lunghezza, ed essere costruita in modo da garantire la presenza di superficie di adsorbimento a tutte le altezze (alberi e arbusti) e per tutte le stagioni. Seppure attualmente non può essere imposta la costruzione di fasce vegetate lungo gli assi stradali ad elevato scorrimento, tale pratica, considerata un valido strumento per la compensazione della CO_2 e la mitigazione dell'impatto paesaggistico e da rumore, viene spesso prevista in fase di valutazione di impatto ambientale, laddove sussistono condizioni di sicurezza e spazi adeguati.	Si prende atto della controdeduzione.
20 - Ester Giusto – Padova	*La nota contiene 7 osservazioni al Piano, di seguito elencate. Le controdeduzioni sono riportate per ogni singola osservazione.* *Osservazione n°1: richiede di integrare le Azioni Programmatiche di cui alla tabella "Linee Programmatiche A1 - Utilizzazione delle biomasse in impianti industriali", riportata a pagina 246 del documento di Piano, come indicato di seguito e riportato in grassetto:* *Osservazione n°2: richiede di integrare le Azioni Programmatiche di cui alla tabella "Linee Programmatiche A3 – Risollevamento ed emissioni non motoristiche da traffico", riportata a pagina 260 del documento di Piano, come indicato di seguito e riportato in grassetto:* *Osservazione n°3: Si richiede di integrare le azioni programmatiche della tabella A4 – "Settore Industriale: margini di intervento sui piccoli impianti", riportata a pagina 262 del documento di Piano, con quanto di seguito riportato:* *Osservazione n°4: Si richiede di aggiungere alla tabella A5-" Contenimento dell'inquinamento industriale e da impianti di produzione energetica" quanto evidenziato di seguito in grassetto corsivo:* *Osservazione n°5: Si richiede di integrare le azioni specifiche della tabella A5 – "Contenimento dell'inquinamento industriale e da impianti di produzione energetica", riportata a pagina 266 del documento di Piano, con l'azione di seguito riportata:* *Osservazione n°6: Si richiede di aggiungere alla Tabella A6-Interventi di riconversione del*	Controdeduzione all'osservazione n. 1. Si rammenta che le Azioni Programmatiche rappresentano le Linee di intervento delineate dalla Regione Veneto nei diversi ambiti. Diverso è il significato delle Azioni Specifiche che concernono gli interventi che saranno messi in atto. L'osservazione 1a) trova parziale accoglimento, ovvero se ne terrà conto in sede di predisposizione dei provvedimenti di cui alle azioni specifiche A1.1, A1.2, A.1.4. Relativamente all'osservazione 1b) si ricorda che, essendo regolamentata l'incentivazione degli impianti ibridi da decreto statale (DM 6 luglio 2012), non è previsto, nel caso specifico, che il documento di piano regionale possa porre dei veti alla norma nazionale. La materia sarà ulteriormente regolamentata, a livello regionale, mediante l'azione specifica A1.4. L'osservazione 1c) è respinta in quanto non pertinente al Piano in oggetto. Controdeduzione all'osservazione n. 2. In merito alla proposta di interventi finalizzati alla mobilità sostenibile si specifica quanto segue: – promozione ed incentivazione presso scuole ed aziende pubbliche/private di sistemi condivisi di utilizzo dei veicoli di trasporto privati, e dell'utilizzo della bicicletta ("bicibus"): si accoglie l'osservazione e si integra con il "bicibus" l'azione proposta A7.16 "Potenziare il Pedibus (attivandolo dove non previsto) in tutto il periodo scolastico per i bambini della scuola primaria (elementari) evidenziandone le finalità educative (sviluppo senso di responsabilità civico ed ambientale, promozione/aumento attività fisica quotidiana, stimolo verso stili di vita salutari)." – pubblicizzazione di sistemi di mobilità condivisa tipo "Jungo" e dell'utilizzo della bicicletta tramite i	Si concorda con la controdeduzione

	patrimonio edilizio in funzione del risparmio energetico quanto evidenziato di seguito in grassetto corsivo: *Osservazione n°7: Si richiede di aggiungere alla tabella A7-"Interventi sul trasporto passeggeri" quanto evidenziato di seguito in grassetto corsivo:*	canali televisivi e le pubblicità stradali: non si accoglie l'osservazione in quanto prettamente di iniziativa privata e non di competenza dell'Ente regionale; – eliminazione del ticket per il trasporto delle biciclette sui treni: si rimanda alle disposizioni e modalità definite a livello nazionale da Trenitalia grazie anche al lavoro svolto negli ultimi anni dalla FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) e dalle associazioni locali da cui è composta. La realtà del servizio «bici+treno» in Italia ha subito notevoli progressi negli ultimi tempi, anche se siamo ancora lontani dagli standard di paesi nei quali il cicloturismo gode di dignità e rilievo molto maggiori che da noi (Germania, Austria, Svizzera, Francia e Olanda). L'obiettivo che la FIAB si è posta è proprio quello di avvicinare la qualità del servizio nazionale a quella dei paesi citati. La pianificazione del trasporto locale su ferro è di competenza della Regione Veneto (Assessorato alle Politiche della mobilità) che, nella volontà di incentivare l'uso del trasporto ferroviario, in occasione delle multe comminate a Trenitalia per i disservizi nel trasporto locale, ha voluto destinare 20 mila euro all'utilizzo gratuito delle carrozze attrezzate per l'esclusivo trasporto delle biciclette a favore di gruppi organizzati. Per valutare la proposta di eliminazione del ticket per il trasporto delle biciclette sui treni si rimanda alla competente Segreteria Regionale per le Infrastrutture; – deducibilità delle spese per gli abbonamenti ai mezzi di trasporto pubblici locali, regionali, interregionali: la definizione delle spese deducibili ai fini IRPEF è soggetta a normativa statale; relativamente alla deducibilità delle spese per acquisto di abbonamenti del trasporto pubblico locale (ai sensi dell'Articolo 1, comma 309, della Legge 24 dicembre 2007 n. 244) si precisa che la detrazione del 19% è stata abolita già dal 2011 (ai sensi della cosiddetta legge finanziaria 2010: Legge 23 dicembre 2009, n. 191). Le azioni A7.1, A7.2, A7.3 proposte nel Piano riguardano l'integrazione dei sistemi di trasporto locale regionale, una gestione più efficiente del servizio regionale, l'introduzione dell'integrazione tariffaria (es. biglietto unico) in quanto possono essere realizzate a livello regionale mediante l'attivazione di una convenzione o Accordo di programma tra Regione, Trenitalia e Aziende del Trasporto Pubblico Locale. Si rimanda all'Ufficio Tributi Regionale la valutazione della possibilità di deducibilità delle spese per l'acquisto di abbonamenti del trasporto pubblico locale dalla quota di IRPEF regionale. – creazione di "zone a velocità 30" nelle zone densamente abitate: si accoglie l'osservazione e si integra l'azione A7.11 "Introdurre misure che migliorino le condizioni sociali e ambientali delle aree urbane, come le Zone a Traffico Limitato (ZTL) e le Aree Pedonali, le corsie riservate ai mezzi collettivi e i servizi a chiamata, nuove forme di tariffazione sulla circolazione ('road pricing') e sulla sosta. Incentivare forme di mobilità sostenibile alternative all'uso del mezzo privato quali la diffusione di sistemi di mobilità collettiva ("car sharing" e "car pooling"), l'attivazione di servizi di taxi collettivo." – riduzione delle piste ciclabili e pedonali promiscue: si accoglie l'osservazione e si integra l'azione A7.14 "Potenziare e rivedere il sistema della mobilità ciclabile in ambito urbano mediante una ricognizione degli attuali percorsi, la riqualificazione e la messa in sicurezza dell'esistente (protezione nelle intersezioni, riduzione/eliminazione punti di conflitto), la creazione di nuove piste ciclabili su sede propria (separate dalla carreggiata stradale attraverso spartitraffico o su corsia riservata) a sostegno della cosiddetta "utenza debole"." – introduzione di segnali di precedenza per le biciclette rispetto ai mezzi a motore: si respinge l'osservazione in quanto l'applicazione delle disposizioni del Codice della Strada è competenza dell'Ente Comunale così come la relativa predisposizione della segnaletica stradale (art. 37 del	

Decreto Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni).

Controdeduzione all'osservazione n. 3. Bisogna premettere che la classificazione ecologica di un'impresa, proprio perché interessa gli aspetti ambientali nella loro globalità (produzione di rifiuti, minimizzazione degli impatti sull'atmosfera e sulle acque ecc.), deve essere valutata in maniera integrata tra le varie matrici. La proposta contenuta nell'osservazione non può essere di competenza specifica del PRTRA, ma merita un'analisi coordinata da parte di diversi enti amministrativi regionali. Tuttavia è bene sottolineare che allo stato attuale i sistemi di gestione ambientale delle imprese, in particolare EMAS e ISO 14001 sono strumenti che già consentono il miglioramento continuo delle prestazioni ambientali delle aziende. Inoltre il marchio ECOLABEL ha l'obiettivo di promuovere prodotti e servizi che durante l'intero ciclo di vita presentino un minore impatto ambientale contribuendo così ad un uso efficiente delle risorse e a un elevato livello di protezione dell'ambiente. Si evidenzia che tali strumenti di gestione e certificazione ambientale sono volontari, e le diverse imprese vi aderiscono in maniera libera e compatibilmente con la propria politica ambientale. Ad oggi l'adozione di un sistema di gestione ambientale certificato in sinergia con la marchiatura Ecolabel rappresenta l'insieme di strumenti che più possono avvicinarsi ad un possibile sistema di classificazione ecologica, che nel lungo termine potrebbe avere un impatto positivo nell'incentivazione di politiche aziendali ecocompatibili e quindi favorire, tra l'altro, anche la riduzione delle emissioni in atmosfera. Un approccio di questo tipo potrebbe quindi essere preso in considerazione per creare una sorta di sistema obbligatorio di classificazione ecologica, almeno per le aziende più impattanti dal punto di vista ambientale.

Controdeduzione alle osservazioni n. 4 e n. 5. In riferimento alle osservazioni n. 4 e 5, si rammenta che le Azioni Programmatiche rappresentano le Linee di intervento nazionali selezionate dalla Regione Veneto per i diversi ambiti, utilizzate ai fini dell'individuazione delle Azioni Specifiche da mettere in atto mediante provvedimenti.

Per quanto attiene alla localizzazione degli impianti produttivi censiti nell'inventario INEMAR Veneto come fonti puntuali nell'edizione 2007/8, si rimanda alla Figura 3.12 "Principali fonti di pressione puntuali presenti nella regione Veneto (Fonte INEMAR Veneto)" già compresa nel presente Piano. I dati dell'inventario, nel formato di revisione, sono riassunti e commentati al paragrafo 4.2 del documento di Piano.

E' possibile scaricare i dati emissivi nel formato di revisione esterna, con dettaglio comunale, per attività emissiva, inquinante e combustibile al sito http://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/aria/emissioni-di-inquinanti/inventario-emissioni, dal quale sono scaricabili anche le mappe elaborate mediante GIS e riportanti le emissioni totali comunali annue (in ton/anno o kton/anno per CO_2) degli 11 inquinanti censiti nell'inventario.

Controdeduzione all'osservazione n. 6. L'osservazione di modifica della Tabella A6 non trova accoglimento in quanto il Documento di Piano non può andare a modificare il Codice degli Appalti regolamentato dal D.Lgs. 163/2006 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE". Diverso è l'approccio relativo agli "acquisti verdi" o GPP (Green Public Procurement), definito dalla Commissione europea come "[...] l'approccio in base al quale le Amministrazioni Pubbliche integrano i criteri ambientali in tutte le fasi del processo di acquisto, incoraggiando la diffusione di tecnologie ambientali e lo sviluppo di prodotti validi sotto il profilo ambientale, attraverso la ricerca e la scelta dei risultati e delle soluzioni che hanno il minore impatto possibile sull'ambiente lungo l'intero ciclo di vita". Su questo tema, il Decreto 10 aprile 2013 del Ministero

		dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare ha varato il "Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione – revisione 2013" (PAN GPP). Al momento sono state individuate 11 categorie d'appalto oggetto del PAN, coerenti con quelle indicate nell'art. 1, c. 1127, della Legge n. 296 del 27 dicembre 2006 (Legge finanziaria 2007), tra cui rientrano l'edilizia (intesa come costruzioni e ristrutturazioni di edifici con particolare attenzione ai materiali da costruzione) ed i servizi energetici (illuminazione, riscaldamento e raffrescamento degli edifici). Nel PAN, paragrafo 4.1 "Gli appalti verdi: i "Criteri ambientali minimi" (CAM)", si afferma che essi costituiscono indicazioni specifiche di natura ambientale ed etico-sociale, collegate a diverse fasi che caratterizzano le procedure di gara. Tra queste si citano: le definizione dell'oggetto dell'appalto; la selezione dei candidati laddove sia opportuno selezionare gli offerenti in base alla loro capacità tecnica di assicurare migliori prestazioni ambientali durante l'esecuzione del contratto; i "criteri premianti" con i quali valutare le offerte che offrono prestazioni o soluzioni tecniche più avanzate rispetto alle caratteristiche definite nel capitolato d'appalto; la definizione delle condizioni di esecuzione dell'appalto/clausole contrattuali. I CAM, inoltre includono alcune indicazioni generali volte alla razionalizzazione di acquisti e dei consumi e degli obiettivi settoriali da raggiungere. Alla luce delle considerazioni sopra esposte, l'osservazione non trova accoglimento in quanto il criterio premiante o di selezione dei candidati di cui all'osservazione ricevuta non è coerente con i criteri ambientali minimi descritti nel PAN.	
24 - Michelangelo Caberletti – Intercom Ambiente – Bagnolo di Po	*L'osservazione riguarda il paragrafo 6.2.1 "**Utilizzazione delle biomasse in impianti industriali**" e richiede di tenere in considerazione il parere del Comitato Scientifico dell'Agenzia Europea dell'Ambiente, pubblicato il 15 settembre 2011, nel quale si afferma che l'uso di biocombustibili al posto delle fonti fossili aumenterebbe, invece che diminuire, le emissioni di anidride carbonica in atmosfera, salvo nei casi in cui la coltivazione delle biomasse, destinate a divenire biocombustibili, avvenga su terreni marginali o non vegetati, dove non sussiste la possibilità di accumulare carbonio nel suolo, ovvero se la biomassa è supplementare o addizionale rispetto all'ecosistema di provenienza, vale a dire quando si tratta di biomassa costituita da sottoprodotti, rifiuti o residui colturali.* *Si richiede, inoltre, sempre in riferimento al paragrafo 6.2.1, che:* *1. l'autorizzazione all'uso energetico delle biomasse sia privata del carattere di pubblica utilità;* *2. per la biomassa forestale, l'autorizzazione sia subordinata all'utilizzo della cogenerazione termica per il teleriscaldamento di un equivalente numero di utenze in aree non metanizzate e con accertata disponibilità in loco di biomassa legnosa residuale, al fine di conseguire un computo emissivo a saldo zero;* *3. per la biomassa coltivata, nel caso di impianti alimentati a cippato, bioliquidi o biogas, l'autorizzazione sia subordinata ad un positivo bilancio energetico (includendo nell'indice EROEI anche il consumo energetico per la coltivazione, il trasporto, il funzionamento dell'impianto e l'importazione di derrate alimentari pari alla mancata produzione locale), ad un positivo bilancio della CO_2 secondo le indicazioni fornite dall'EEA sulla perdita di fissazione del carbonio nell'ecosistema, ad una effettiva esistenza di contratti di coltivazione di biomassa in loco per una congrua superficie e congruo numero di anni, infine, sempre e comunque, all'assetto cogenerativo e/o*	Il documento di Piano adottato dalla Giunta Regionale con DGR n. 2872 del 28 dicembre 2012 non intende regolamentare la produzione di energia da biomasse, essendo questa materia prerogativa di altri strumenti pianificatori, quale il Piano Energetico da Fonti Rinnovabili, quanto piuttosto, tenuto conto dell'incentivazione all'utilizzo delle fonti rinnovabili promossa a livello comunitario e nazionale, di evidenziare, a parte il mero aspetto energetico, anche l'imprescindibile necessità di tutelare la qualità dell'aria, verificando l'impatto degli impianti a fonti rinnovabili dal punto di vista delle emissioni in atmosfera. Tale valutazione è demandata all'emanazione di provvedimenti specifici (azioni da A1.1 a A1.5) nei quali, per tipologia di biomassa combustibile, saranno approfonditi e disciplinati i diversi aspetti legati all'impatto sulla componente atmosfera derivanti dalla realizzazione e dalla gestione degli impianti. Il bilancio della CO_2 (che tenga conto anche di dove e come la biomassa è prodotta e raccolta) e l'EROEI (Energy Returned On Energy Invested) che valuta il rendimento energetico del processo nel suo complesso, saranno dunque esaminati nei provvedimenti regionali da emanarsi secondo le modalità specificate nel documento di Piano. Si precisa, che, al paragrafo 6.2.1, si afferma l'esigenza di valutare l'impatto degli impianti a bioenergie e la necessità di considerare, in fase autorizzativa, precise prescrizioni al fine di tener sotto controllo le emissioni dei parametri inquinanti quali polveri, IPA e diossine. In sintesi, rispetto ai quattro punti individuati dal dr. Michelangelo Caberletti, si ritiene di: 1. non accogliere l'osservazione n. 1, in quanto non è possibile togliere il carattere di pubblica utilità prevista da norme nazionali (art. 12 del D.Lgs. 387/2003). Si ritiene piuttosto di pubblica utilità regolamentare meglio la materia considerando l'impatto degli impianti a biomasse sulla componente "atmosfera", mediante le predisposizione dei provvedimenti specifici di cui alla sezione A1. 2. di recepire l'osservazione n. 2 nell'ambito della predisposizione del provvedimento di cui all'azione	Si concorda con la controdeduzione

	trigenerativo dell'impianto, per uno sfruttamento dell'energia meccanica e termica senza impatti negativi sull'aria e sul territorio (vedi le analoghe norme sul saldo emissivo, già adottate dalla Regione Emilia Romagna); *4. l'autorizzazione sia subordinata all'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili (le cosiddette BAT), nei sistemi di combustione e trattamento dei fumi.* *La nota suggerisce, infine, che sia richiesto, in fase autorizzativa, il monitoraggio delle sostanze più pericolose liberate dall'ossidazione di biomasse (IPA, diossine, furani, formaldeide, metalli pesanti, ecc.) e propone che le centrali a biomassa legnosa siano autorizzate solo se di piccola taglia (inferiori al MW) e in assetto cogenerativo, al fine di eliminare col teleriscaldamento un equivalente numero di camini domestici in zone non metanizzate e dove vi sia un'accertata disponibilità di biomassa residuale.*	specifica A1.2; 3. di tenere conto dell'osservazione n. 3 nell'ambito della predisposizione dei provvedimenti di cui alle azioni specifiche A1.1, A1.2, A1.3, A1.4, A1.5; 4. di fare propria l'osservazione n. 4 nell'ambito della predisposizione dei provvedimenti di cui alle azioni specifiche A1.1, A1.2, A1.3, A1.4, A1.5 di cui sopra e A1.7. E' recepita l'osservazione secondo la quale si effettuerà, ai fini della tutela della qualità dell'aria, il monitoraggio delle sostanze più pericolose liberate dall'ossidazione di biomasse (IPA, diossine, furani, formaldeide, metalli pesanti, ecc.). Le modalità di autorizzazione delle centrali a biomassa saranno concordate con l'Unità Progetto Energia nell'ambito della predisposizione del Piano Energetico Regionale per le Fonti Rinnovabili.	
26 - Partito della Rifondazione Comunista – Federazione provinciale di Rovigo (e altri) 27 - Associazione WWF provinciale di Rovigo 28 - Gasparini Luigi (e altri)	**Sintesi delle osservazioni n. 26-27-28** *1. Per quanto riguarda il paragrafo 6.1 si afferma che non è stata effettuata la valutazione quali-quantitativa relativa all'attuazione delle misure previste per il periodo 2004-2012, ovvero manca la quantificazione degli indicatori di monitoraggio delle azioni.* *2. Relativamente alle azioni previste per il periodo 2013-2020 non sono stati individuati gli indicatori di risultato, né sono state quantificate le risorse economiche destinate, demandandone la definizione ai provvedimenti deliberativi.* *3. Viene proposto, in riferimento al paragrafo 6.2.1 "Utilizzazione delle biomasse in impianti industriali" di aggiungere alcune integrazioni, ovvero:* *a. approvazione di un piano energetico regionale che effettui una valutazione precisa del fabbisogno energetico e stabilisca la possibilità di autorizzazione di nuovi impianti di produzione di energia da biomasse di potenzialità>200kW;* *b. nelle more dell'approvazione del piano energetico, l'adozione di una moratoria per l'autorizzazione di nuovi impianti di produzione di energia elettrica>200kW che trattano, anche parzialmente, rifiuti speciali;* *c. approvazione di una normativa regionale che imponga limiti di emissione più restrittivi di quelli previsti dalla norma nazionale per le aree a forte inquinamento da particolato atmosferico, IPA e/o NOx;* *d. individuazione, con atto deliberativo del Consiglio regionale, delle aree e dei siti non idonei alla costruzione ed esercizio di impianti per la produzione di energia alimentati a biomasse, biogas e per produzione di biometano, tenendo conto dell'effetto cumulativo di più impianti posti in prossimità;* *e. definizione, all'interno del PRTRA dei criteri per l'autorizzazione degli impianti alimentati a biomasse, biogas (approvvigionamento in loco, effetto cumulativo, effettuazione di un bilancio energetico complessivo dell'impianto, l'utilizzo del suolo agricolo a fini alimentari, …).* *4. Per quanto riguarda le misure previste al paragrafo 6.2.3 "Risollevamento ed emissioni non motoristiche da traffico" si propone di aggiungere l'adozione di una normativa regionale che:* *– Vincoli il verde urbano e le aree boscate extraurbane esistenti;*	**Controdeduzione alle osservazioni n. 26-27-28** Osservazione n. 1: è accolta; l'Unità Tutela Complessa Atmosfera provvederà ad integrare le informazioni contenute al paragrafo 6.1.1 "Le azioni intraprese a livello regionale", inserendo la quantificazione degli indicatori ivi presentati. Osservazione n. 2: è respinta in quanto al capitolo 7 del documento di Piano sono descritte le modalità attraverso le quali sarà effettuato il monitoraggio delle azioni del Piano, ovvero attraverso la verifica di indicatori di realizzazione, di risultato e di impatto. Si rimanda a tale capitolo per la descrizione degli stessi e si rammenta che l'analisi degli indicatori sarà oggetto della Relazione Biennale, redatta dalla Direzione, Ambiente - Unità Complessa Tutela dell'Atmosfera e resa disponibile sul sito internet regionale (cfr. paragrafo 7.1 del Piano). La Relazione Biennale di monitoraggio è finalizzata, da un lato, alla revisione ed eventuale aggiornamento delle misure, dall'altro, è utilizzata per la verifica della validità, nel tempo, degli obiettivi di Piano e dei suoi strumenti attuativi. Per quanto riguarda la quantificazione delle risorse, il documento stabilisce, in Allegato 2, le tipologie di risorse economiche (fondi comunitari, nazionali, regionali) che si impiegheranno per la realizzazione delle azioni, non la quantificazione delle stesse, in quanto gran parte dei provvedimenti saranno oggetto di concertazione da parte di diversi soggetti attuatori (cfr. Allegato 2). A tal proposito il testo verrà integrato con le seguenti informazioni concernenti il settore A7: la Direzione Mobilità, con DGR n. 1652 del 7 agosto 2012, ha approvato il *Programma 2011 - 2014* dei finanziamenti per il miglioramento della qualità dell'aria attraverso l'ammodernamento del trasporto pubblico locale per uno stanziamento complessivo di € 9.220.103,66. Osservazione n. 3. Relativamente al paragrafo 6.2.1 "Utilizzazione delle biomasse in impianti industriali", l'Osservazione 3c è accolta, le Osservazioni 3a, 3b, 3d, 3e sono parzialmente respinte in quanto si riferiscono, principalmente, a materie oggetto del Piano Energetico Regionale per le Fonti Rinnovabili, in via di approvazione. Si terrà conto di tali osservazioni nell'ambito della predisposizione dei provvedimenti di cui alle azioni specifiche A1.1, A1.2, A1.3, A1.4, A1.5, precisando, comunque che il contenuto di tali provvedimenti sarà concordato con l'Unità Progetto Energia, al fine di valutare al contempo l'aspetto energetico e quello di tutela della qualità dell'aria. Osservazione n. 4. Si respinge l'osservazione in quanto la proposta di una normativa regionale che consideri gli aspetti proposti non è di competenza del Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera. Si rimanda alla Direzione Pianificazione Territoriale e Strategica della Regione Veneto in quanto avente	Si concorda con la controdeduzione

- *Stabilisca l'adozione di regolamenti comunali per la tutela e promozione del verde privato;*
- *Aumenti gli standard a verde per le nuove urbanizzazioni;*
- *Aumenti le fasce di rispetto minimo per le arterie stradali;*
- *Imponga la realizzazione di fasce verdi tampone per tutte le arterie viarie di nuova realizzazione.*

5. *Per quanto riguarda le misure previste al paragrafo 6.2.5 "Contenimento dell'inquinamento industriale e da impianti di produzione energetica" vengono proposte due nuove azioni:*
   - *Potenziamento dei controlli delle emissioni obbligatori da parte di ARPAV sugli impianti esistenti e di futura autorizzazione, soggetti ad autorizzazione alle emissioni in atmosfera e/o AIA secondo forme che vietino qualsiasi forma di preavviso al gestore (con previsione di adeguate risorse)*
   - *Moratoria all'autorizzazione di nuovi impianti di produzione di energia elettrica da combustibili fossili superiori ai 200 kW, da confermare nel Piano Energetico Regionale.*
6. *Tra le misure previste al paragrafo 6.2.6 Interventi di riconversione del patrimonio edilizio in funzione del risparmio energetico si propone di aggiungere le seguenti:*
   a. *Incentivi regionali a fondo perduto e/o col meccanismo del fondo di rotazione per interventi di riqualificazione energetica degli edifici, in modo da costituire un volano di ripresa per il settore dell'edilizia, senza nuovo consumo di suolo (con previsione delle adeguate risorse);*
   b. *Attivazione di programmi regionali di riqualificazione del patrimonio delle amministrazioni pubbliche, attraverso opportuni accordi di programma (con definizione delle risorse e previsione di obiettivi minimi annui);*
   c. *Obbligo e verifica dei Piani energetici Comunali per tutte le Amministrazioni al di sopra dei 10.000 abitanti.*
7. *Tra le misure previste al paragrafo 6.2.7 "Interventi sul trasporto passeggeri" si propone di aggiungere la seguente:*
   - *Potenziamento e adeguamento della linea ferroviaria regionale.*
   - *Inoltre relativamente alla misura A7.2 si ritiene che la sua descrizione sia estremamente generica e che le risorse previste (con fondi di rotazione) non siano adeguate. Si propone di individuare precisi indirizzi e uno stanziamento minimo di risorse, prevedendo poi l'approvazione (entro 6 mesi) di un piano regionale per la mobilità sostenibile con obiettivi dettagliati e cogenti.*
8. *Tra le misure previste al paragrafo 6.2.8 "Interventi sul trasporto merci e multimodalità" si propone di aggiungere le seguenti:*
   - *Completamento e potenziamento delle vie navigabili regionali e delle strutture interportuali;*
   - *Integrazione della normativa urbanistica regionale e degli strumenti di pianificazione in modo da consentire lo sviluppo di aree produttive solo in*

funzioni e competenze di pianificazione nell'ambito della redazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) anche quale Piano con specifica considerazione dei valori paesaggistici; di coordinamento delle Province nella predisposizione dei nuovi Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP); di promozione delle buone pratiche afferenti alla pianificazione territoriale e alla qualità urbana.

Osservazione n. 5. Per quanto riguarda le azioni da aggiungere al paragrafo 6.2.5, si accoglie l'osservazione riguardante il potenziamento dei controlli alle emissioni effettuati da ARPAV sugli impianti esistenti e di futura autorizzazione, ferma restando la disponibilità economica necessaria per realizzare tale azione. Si deve sottolineare infatti che il controllo delle aziende autorizzate alle emissioni riveste un ruolo fondamentale per la verifica della presenza e del corretto funzionamento degli impianti di abbattimento delle emissioni in atmosfera. Si segnala comunque che un potenziamento dell'attività di controllo è già stato previsto nell'azione 5.2, limitatamente alle aziende soggette ad AIA.

Per quanto concerne la moratoria all'autorizzazione di nuovi impianti di produzione di energia elettrica da combustibili fossili superiori ai 200 kW, si deve tener conto che una possibile limitazione alla costruzione di nuovi impianti energetici può avere un peso significativo sul bilancio energetico regionale. Fermo restando che una progressiva limitazione all'uso dei combustibili fossili, specialmente i più impattanti (olio combustibile, gasolio ecc.), deve essere perseguita ai fini di ridurre le emissioni in atmosfera e di favorire la diffusione delle energie rinnovabili, è necessaria una valutazione approfondita nell'ambito del bilancio energetico per poter definire con precisione quale sia la potenza oltre la quale limitare o vietare la costruzione di nuovi impianti . Accogliendo quindi l'osservazione nei suoi contenuti fondamentali, ovvero la progressiva limitazione dell'uso dei combustibili fossili nei nuovi impianti per la produzione di energia elettrica, si rimanda la definizione di un'azione specifica al Piano Energetico Regionale.

Osservazione n. 6. Rispetto alle misure previste al paragrafo 6.2.6 "Interventi di riconversione del patrimonio edilizio in funzione del risparmio energetico", si afferma che:

a. Gli interventi di riqualificazione energetica degli edifici esistenti sono attualmente già incentivati a livello nazionale mediante due diversi provvedimenti: la detrazione fiscale del 55/65% ed il Decreto Conto Termico (DM 28 dicembre 2012 "Incentivazione della produzione di energia termica da fonti rinnovabili ed interventi di efficienza energetica di piccole dimensioni"). Ulteriori incentivi a livello regionale in funzione del risparmio energetico in edilizia andrebbero valutati in accordo con le previsioni del Piano Energetico Regionale, al fine del raggiungimento degli obiettivi regionali di Burden Sharing definiti dal DM Sviluppo Economico del 15 marzo 2012.
b. L'azione suggerita rientra nel campo di applicazione dell'azione A6.1, la quale prevede che, in caso di ristrutturazione degli edifici o di applicazione agli elementi edilizi, dal 1° gennaio 2014 il 3% della superficie coperta utile totale degli edifici riscaldati e/o raffreddati di proprietà del governo regionale e da esso occupati sia ristrutturata ogni anno per rispettare almeno i requisiti minimi di prestazione energetica stabiliti ai sensi della Dir. 2010/31/UE recepita dal D.L. 63/2013, per quanto tecnicamente, funzionalmente ed economicamente fattibile. Spetta al provvedimento attuativo la definizione delle risorse, sulla base della disponibilità regionale ma anche in adesione a fondi comunitari e nazionali;
c. I Piani energetici Comunali non rientrano propriamente nell'ambito d'azione del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, bensì fanno riferimento alle competenze del redigendo

	corrispondenza di nodi intermodali; – *Moratoria nella realizzazione di nuove infrastrutture regionali;* – *Promozione, incentivazione, messa in rete a livello regionale di gruppi di acquisto dei produttori locali riducendo così la domanda di mobilità delle merci e dei consumatori e favorendo, inoltre, pratiche agricole maggiormente sostenibili.*	Piano Energetico Regionale. Osservazione n. 7. Si rimanda per competenza alla Segreteria Regionale per le Infrastrutture la proposta di aggiungere alle azioni del paragrafo 6.2.7 il potenziamento e l'adeguamento della linea ferroviaria regionale. Relativamente alla misura A7.2 si ritiene che la sua descrizione sia estremamente generica e che le risorse previste (con fondi di rotazione) non siano adeguate. Si propone di individuare precisi indirizzi e uno stanziamento minimo di risorse, prevedendo poi l'approvazione (entro 6 mesi) di un piano regionale per la mobilità sostenibile con obiettivi dettagliati e cogenti. Si accoglie l'osservazione; il testo del PRTRA verrà integrato con il piano degli investimenti (importi e tempistica) previsti per autobus, bigliettazione intelligente e riorganizzazione ferroviaria (cadenzamento treni e nuovo acquisto materiale rotabile), come da DGR n. 2477 del 19 ottobre 2010 - Direzione Mobilità – sul programma regionale di investimenti per il triennio 2008-2010 che utilizza i fondi statali stanziati con Legge n. 244/2007 (Finanziaria 2008) per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario, da utilizzare nell'esercizio dei servizi di competenza regionale. A seguito DGR n. 2842 del 28 dicembre 2012 – Direzione Mobilità – si approvano le risultanze del tavolo di lavoro per lo studio di una proposta di un nuovo orario ferroviario, sviluppato sull'intero territorio regionale, basato sul criterio dell'orario cadenzato. Infine con DGR n. 436 del 10 aprile 2013 – Direzione Mobilità – si approva lo schema sottoscritto da Regione del Veneto e Trenitalia S.p.A. ai fini dell'avvio del progetto di orario cadenzato nell'ambito dei servizi ferroviari regionali. Osservazione n. 8. Si rimanda per competenza alla Segreteria Regionale per le Infrastrutture la proposta di aggiungere alle azioni del paragrafo 6.2.8 il completamento e il potenziamento delle vie navigabili regionali e delle strutture interportuali. Si rimanda alla Direzione Pianificazione Territoriale e Strategica della Regione Veneto la proposta di integrazione della normativa urbanistica regionale e degli strumenti di pianificazione in modo da consentire lo sviluppo di aree produttive solo in corrispondenza di nodi intermodali, unitamente alla proposta di moratoria nella realizzazione di nuove infrastrutture regionali. Si rimanda alla Direzione Agroambiente della Regione Veneto la proposta di promozione, incentivazione, messa in rete a livello regionale di gruppi di acquisto dei produttori locali riducendo così la domanda di mobilità delle merci e dei consumatori e favorendo, inoltre, pratiche agricole maggiormente sostenibili.	
30 - Diane Ghirardo - presidente Intercom Ambiente – S.M. Maddalena (RO)	*Considerata l'estensione dell'osservazione (17 pagine), non viene riportata la sintesi nel presente documento, recante solamente le controdeduzioni.*	Per quanto riguarda l'affermazione, più volte citata, sulla assoluta mancanza, nel Documento di Piano, di considerazione delle linee guida del WHO e dei relativi limiti, si mette a conoscenza che la definizione dei contenuti tecnici di una Direttiva, in questo caso trattasi della 2008/50/CE, non rientra tra le competenze della Regione. Il percorso che ha portato, a livello comunitario, alla definizione dei valori limite inseriti nella Direttiva è stato lungo e oggetto di studi e valutazioni rispetto alle quali la Regione non entra nel merito. Ciò assodato, i compiti della Regione sono quelli sanciti dal Decreto Legislativo n.155/2010, che ha recepito la Direttiva di cui sopra. Tra questi vi è quello di predisposizione dei Piani per il raggiungimento dei valori limite e dei livelli critici, per il perseguimento dei valori obiettivo e per il mantenimento del relativo rispetto. I valori limite, obiettivo, livelli critici rispetto a quali la Regione si riferisce, nel documento di piano, sono quelli stabiliti dal decreto stesso. Un'altra osservazione è stata sollevata riguardo la frase inserita nel testo del PRTRA a pag. 4: "la Pianura Padana risulta essere una delle zone con maggiore densità abitativa e produttiva d'Europa con 25 milioni di abitanti (più del 40% della popolazione italiana) e circa 300 mld di Euro di PIL (più della metà del totale nazionale). Per contro le emissioni pro capite e per unità di PIL nella pianura padana	Si concorda con la controdeduzione

sono più basse rispetto alla media europea." In particolare si chiede come mai si siano legate le emissioni (parametro tipicamente ambientale) con il PIL (parametro economico). Si vuol chiarire che tale dato introduttivo rende semplicemente conto del fatto che la pianura padana è un'area molto particolare in Italia e in Europa, in quanto caratterizzata da un'elevata densità di impianti produttivi e di insediamenti urbani, potenzialmente molto impattanti per l'atmosfera. Il confronto con il numero di abitanti e con il PIL chiarisce semplicemente che le emissioni a parità di numero di abitanti e di ricchezza prodotta non sono dissimili alla media europea.
E' inoltre essenziale sottolineare che l'affermazione di cui sopra riguarda le emissioni in atmosfera, non le concentrazioni di inquinanti nell'aria, come invece mostrato nell'osservazione alle figure 1-2-3 dell'osservazione. Riguardo le concentrazioni in atmosfera, lo stesso documento di piano, alla frase immediatamente successiva a quella citata recita:
"Per quanto negli ultimi anni si sia registrato un calo nelle emissioni di buona parte degli inquinanti atmosferici, la qualità dell'aria del Bacino Padano risulta ancora critica, specialmente per alcuni inquinanti, rendendo necessari ulteriori sforzi nella riduzione delle emissioni".
In altre parole l'introduzione del documento di piano vuole rendere conto che, per quanto la quantità di emissioni inquinanti nell'atmosfera non sia così differente da altre aree industrializzate d'Europa (quindi con densità di popolazione e PIL simile), le concentrazioni di inquinanti nell'aria sono invece sensibilmente più alte, soprattutto per PM10, PM2.5, Ossidi di Azoto, Ozono e Benzo(a)pirene, e rendono assolutamente necessario un intervento coordinato e strutturale a livello non solo del Veneto, ma dell'intero Bacino Padano per diminuire ulteriormente le emissioni ed ottenere una riduzione delle concentrazioni in aria. Infine si evidenzia che le concentrazioni degli inquinanti in aria misurate in Veneto sono chiaramente riportate nel paragrafo 5.2.2 e rendono conto di tutte le criticità legate all'inquinamento atmosferico in Veneto.
Per quanto riguarda la problematica sollevata relativa alla mancanza di controllo delle emissioni da impianti di combustione a biomassa, in modo particolare rispetto alle diossine e ai furani, nelle aree prossime ai comuni sede di tali impianti (Trecenta, Portogruaro, San Donà di Piave e Lignano Sabbiadoro) si precisa quanto segue.
Il monitoraggio della qualità dell'aria è effettuato, con centralina fissa, presso la stazione di San Donà di Piave, dove è previsto anche il monitoraggio del PM2.5. A Portogruaro è garantito il monitoraggio del PM10, mentre per quanto riguarda Lignano Sabbiadoro, essendo situata in provincia di Udine, sarà probabilmente oggetto di monitoraggi da parte della Regione Friuli Venezia Giulia.
I comuni situati in prossimità dell'impianto Zignago Power di Fossalta di Portogruaro sono stati oggetto di monitoraggio della qualità dell'aria, da parte di ARPAV, prima della realizzazione dell'impianto, pertanto è possibile risalire allo stato iniziale di qualità dell'aria di queste aree.
Sul sito del Comune di Fossalta di Portogruaro, sono disponili i dati delle indagini svolte da ARPAV, presso il comune stesso, prima e dopo la realizzazione dell'impianto Zignago Power. Tali indagini comprendono anche la valutazione analitica di:

- Carbonio Organico Totale (COT);
- Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA);
- Diossine e furani (PCDD e PCDF);
- Policlorobifenili (PCB).

Il testo unico ambientale non stabilisce, per questa tipologia di impianti, un limite alle emissioni in

atmosfera per IPA e Diossine, tuttavia le concentrazioni rilevate alle emissioni sono state confrontate con i valori limite di emissione fissati dal D.Lgs. 133/05, nell'ambito dell'attività di incenerimento rifiuti, che risultano i più restrittivi tra quelli presenti nella normativa nazionale.
In relazione a questi limiti, rispettivamente pari a 0,01 mg/Nm^3 (IPA) e 0,1 ng/Nm^3 (PCDD/F), nelle due campagne di misura delle emissioni a camino eseguite sono state rilevate:

- Per gli IPA, concentrazioni di 34,1 e 2,99 ng/Nm^3, sensibilmente inferiori al Valore Limite di Emissione di 0,01 mg/Nm^3 stabilito nell'ambito dell'attività di incenerimento rifiuti;
- Per Diossine e Furani (PCDD/F), concentrazioni di 0,000028 e 0,00052 ng/Nm^3 ancora sensibilmente inferiori al Valore Limite di Emissione di 0,1 ng/Nm^3 stabilito nell'ambito dell'attività di incenerimento rifiuti.

Si rimanda comunque al documento integrale per la trattazione completa.
Per quanto riguarda il Comune di Trecenta, su richiesta del Sindaco, è stata effettuata una campagna di monitoraggio dei parametri previsti dal D.Lgs. 155/2010, prima dell'avvio dell'impianto Zignago Holding, ovvero nei seguenti periodi: dal 25/05/2012 al 16/07/2012 e dal 30/10/2012 al 22/01/2013.
L'indagine, a seguito dell'avvio dell'impianto, è attualmente in corso: dal 27/03/2013 al 30/05/2013 e successivamente dal 13/11/2012 al 23/01/2014. Si precisa, comunque, che non è previsto che il piano di tutela e risanamento della qualità dell'aria effettui la reportistica dettagliata dei singoli monitoraggi realizzati sul territorio regionale.
Per quanto riguarda la critica circa l'assenza di valutazione del bilancio della CO_2 associato alla realizzazione degli impianti a biomasse, si evidenzia come il documento di Piano, adottato dalla Giunta Regionale con DGR n. 2872 del 28 dicembre 2012, non intenda regolamentare la produzione di energia da biomasse, essendo questa materia di altri strumenti pianificatori e normativi, quali il Piano Energetico da Fonti Rinnovabili ed il D. Lgs. 387/2003 e successive modifiche ed integrazioni.
Il Documento di Piano, piuttosto, tenuto conto dell'incentivazione all'utilizzo delle fonti rinnovabili, promossa a livello comunitario e nazionale, intende tutelare la qualità dell'aria, verificando l'impatto degli impianti a fonti rinnovabili sulla matrice "aria". Tale valutazione sarà oggetto dei provvedimenti specifici (azioni da A1.1 a A1.5) nei quali, tipologia per tipologia di biomassa combustibile, saranno approfonditi e disciplinati i diversi aspetti legati all'impatto sulla componente "atmosfera" derivanti dalla realizzazione e dalla gestione degli impianti.
Il bilancio della CO_2 (che tenga conto anche di dove e come la biomassa è prodotta e raccolta) e l'EROEI (Energy Returned On Energy Invested) che valuta il rendimento energetico del processo nel suo complesso, saranno dunque esaminati nei seguenti provvedimenti da emanarsi secondo le modalità specificate nel documento di Piano, in connessione all'attuazione delle azioni specifiche da A1.1 a A1.5.
Infine, nei provvedimenti A1.1-A1.4 saranno disciplinate le modalità di realizzazione delle campagne di misura della qualità dell'aria suppletive sia per gli impianti a biomasse ancora da autorizzare che per quelli già autorizzati, in sede di rinnovo dell'autorizzazione. Tali monitoraggi saranno realizzati sulla base di un Piano di Monitoraggio Ambientale, da concordarsi con il Dipartimento ARPAV Provinciale competente per territorio.
Per quanto alla mancata coerenza tra la pianificazione regionale approvata, adottata o in corso di aggiornamento, e gli obiettivi del PRTRA di riduzione delle concentrazioni di PM_{10}, $PM_{2,5}$, NO_2, O_3 e benzo(a)pirene entro i limiti di legge, si sottolinea come le politiche di incentivazione dell'uso delle

		biomasse, connesse al tema della riduzione dei gas ad effetto serra, siano definite a livello europeo e nazionale (si veda ad esempio il Decreto del Ministero dello Sviluppo "*Incentivazione della produzione di energia termica da fonti rinnovabili ed interventi di efficienza energetica di piccole dimensioni*" del 28/12/2012) e come invece la VAS del PRTRA abbia correttamente messo in evidenza come tali politiche possano interferire sugli obiettivi di risanamento della qualità dell'aria. Rimandando a quanto già commentato per l'utilizzo delle biomasse negli impianti di produzione di energia (azioni tabella A1 - Utilizzazione delle biomasse in impianti industriali), per quanto attiene al consumo domestico di legna da ardere è in corso di realizzazione un'indagine demoscopica per meglio delineare, a livello regionale, la portata del fenomeno, propedeutica alla definizione delle azioni specifiche di cui alla tabella A2 - Utilizzazione delle biomasse in piccoli impianti civili e combustioni incontrollate, volte a contenere specificamente l'impatto della combustione nei sistemi di combustione più obsoleti.	

RITENUTO che dalle analisi e valutazioni effettuate, nel suo complesso, la proposta di Rapporto Ambientale sia correttamente impostata e contenga le informazioni di cui all'allegato VI - Parte Seconda – del D.Lgs. 152/2006, nonché la descrizione e la valutazione degli effetti significativi che l'attuazione del Piano potrebbe avere sull'ambiente come prescritto dall'art. 12 del medesimo Decreto.

TUTTO CIÒ CONSIDERATO LA COMMISSIONE REGIONALE VAS ESPRIME
esprime, ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs. 152/2006
PARERE POSITIVO

sulla proposta di Rapporto Ambientale del Piano Regionale per la Tutela ed il Risanamento dell'Atmosfera a condizione che siano ottemperate le seguenti

PRESCRIZIONI

1. **prima dell'approvazione del Piano:**
   - 1.1. il Piano dovrà assumere tutte le prescrizioni e/o raccomandazioni espresse dalle Autorità Ambientali consultate.
   - 1.2. dovranno essere inserite nel Piano, in corrispondenza delle relative azioni, le misure di mitigazione-compensazione individuate nel punto 8.2 del Rapporto Ambientale
   - 1.3. le azioni del Piano dovranno essere modificate/integrate in relazione all'accoglimento delle osservazioni sopra riportate.
   - 1.4. La Dichiarazione di Sintesi va redatta ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs. 152/2006, tenendo delle prescrizioni sopra riportate.
   - 1.5. Il provvedimento di approvazione dovrà essere pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione con l'indicazione della sede ove si possa prendere visione del Piano approvato e di tutta la documentazione oggetto di istruttoria.
   - 1.6. La Regione Veneto deve provvedere alla pubblicazione nel proprio sito web dell'atto di approvazione del Piano, del Piano, del Rapporto Ambientale con le su riportate prescrizioni, del presente parere, della Sintesi Non Tecnica, della Dichiarazione di Sintesi, delle misure adottate per il monitoraggio.
2. **in sede di attuazione del Piano**
   - 2.1. Relativamente ai siti della Rete Natura 2000 dell'area biogeografia alpina e di quella continentale occorre ottemperare alle seguenti prescrizioni:
     - rispetto alle azioni di Piano denominate A6.6, A7.6, A7.13, A8.13 vanno attuate esclusivamente le seguenti misure:
       - non eseguire le opere all'interno di aree classificate come habitat ai sensi della Direttiva 92/43/CEE, né con modalità tali da ridurre la funzionalità della rete ecologica identificata dalla pianificazione territoriale;
       - adeguare il cronoprogramma delle attività alla fenologia delle specie presenti nell'area degli interventi;
     - va verificato il rispetto della procedura per la valutazione di incidenza ai sensi del DPR 357/1997 e della normativa regionale vigente per le seguenti Azioni di Piano:
       - A6.6 Attuazione delle disposizioni contenute nel DM 15/03/2012, Art. 4, c. 3, lett. d) ai fini di promuovere la realizzazione di reti di teleriscaldamento per la valorizzazione del calore e la riduzione delle sorgenti emissive, secondo criteri di efficienza realizzativa, mediante specifiche previsioni nella pianificazione di livello regionale ed indirizzi per la pianificazione di livello locale;
       - A7.6 Incentivare la diffusione di gas metano e Gpl per autotrazione per i quali può essere concesso uno sconto a favore di privati cittadini residenti in Regione Veneto. Prevedere l'ampliamento della rete distributiva di gpl e gas metano (anche per fasi progressive);
       - A7.13 Prevedere parcheggi di interscambio nei pressi dei principali caselli autostradali e delle principali arterie di accesso ai capoluoghi di provincia, soprattutto in corrispondenza di terminal del trasporto pubblico locale su gomma e ferro. Per le realizzazioni di tali parcheggi possono essere previste forme di cofinanziamento o incentivi pubblici. Attivare accordo di programma tra Regione, Comuni e Province;
       - A8.13 Interventi per collegare gli aeroporti alla rete ferroviaria, ad alta velocità/capacità (linea strategica del Libro Bianco dei Trasporti). Accordo di programma Regione, Società di

gestione aeroporti, Gestore linea ferroviaria trasporto passeggeri

- nella progettazione definitiva della viabilità di interesse strategico dovrà essere prevista:
  - la realizzazione di sottopassi faunistici (ecodotti) di sezione quadrata o rettangolare con una apertura minima di 40-50 cm di lato e altezza minima di 50 cm (ottimali per entrambe le direzioni almeno 80-100 cm), aperti sul lato superiore tramite griglie di aerazione, oppure sul lato inferiore a diretto contatto con il suolo. Tali sottopassi possono essere anche associati a funzioni di drenaggio delle acque piovane purché sia garantita una pendenza di almeno l'1% in modo da evitare ristagni d'acqua o allagamenti.
  - l'installazione di apposita segnaletica stradale verticale per informare gli utenti dell'infrastruttura e mitigare eventuali problemi legati alla sicurezza stradale nei tratti che più manifestano eventuali fenomeni migratori;
    la verifica dell'eventuale necessità di realizzazione di siti riproduttivi alternativi al fine di dirigere i flussi migratori lontano dall'infrastruttura, esclusivamente nel caso in cui i precedenti accorgimenti non fossero sufficienti sulla base delle evidenze derivanti dai monitoraggi.

2.2. in sede di monitoraggio, dando applicazione alle modalità e criteri contenuti nel Capitolo 7 del Piano, dovranno essere misurati gli effetti cumulativi nonché quelli derivanti dalle scelte del Piano nonché verificati gli effetti previsti in relazione agli *obiettivi* descritti nel Rapporto Ambientale.

Il Presidente
della Commissione Regionale VAS
(Direttore del Dipartimento Territorio)

Arch. Vincenzo Fabris

Il Direttore della Sezione Coordinamento Commissioni (VAS – VINCA – NUVV)

Avv. Paola Noemi Furlanis

Il presente parere si compone di 24 pagine