



**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 comma 1 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 (UNCCEM) 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 Aso
- ✓ 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 rappresentato gli elementi che hanno meritato 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<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, IPA, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, COV, NH<sub>3</sub>, CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O) 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 riduzioni 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 emittive 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 quelli 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 - Assonaulica	<p>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 marmite 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 preservi 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".</p>	<p>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 acquistati per il progressivo trasferimento di pertinenza dall'attuale parco nautico non ecocompatibile a mezzi nautici con caratteristiche emissive migliori"</p>	<p>Si concorda con la controdeduzione.</p>
6 - Ermidio Vero (e altri) - presidente della municipalità di Venezia, Murano e Burano	<p><b>Conferimento dati 2010/2011 - Allegato A - Cap.5.2 - pagg. 176/187</b>          Viene osservato il peggioramento delle concentrazioni di alcuni inquinanti nel 2011.  <b>Azioni per le emissioni navali e portuali - Allegato A - Cap.6.2.8 - pagg. 290/293</b>          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 di una rispetto fattuale 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 l'1,5% invece del 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 cammino delle effettive emissioni delle navi (con rilevazione delle ossidine) in navigazione lagunare, all'incirca stabilendo 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 l'Autorità Portuale di Venezia ed Agenzia delle Dogane di Veneto e Friuli Venezia Giulia, viene commentato che non sono mai stati noti i risultati di tali ispezioni.  <b>Azioni per le emissioni aeroportuali - Allegato A - Cap.6.2.8 - pagg. 293/296</b>          In considerazione della vicinanza dell'isola di Burano alle tratte dei voli aerei viene chiesto di ridurre l'impatto delle sostanze inquinanti degli scarichi dei motori, concordando con ENAC la variazione delle rotte degli aeromobili.  <b>Arsenico e Cadmio - Cap. 5.2.2 pag 186 e 187</b>          Si rileva che il dato medio di concentrazione di Arsenico nell'anno 2011 a Sacca Fisola di 2,4 µg/m³ riportato a pag. 186 è incoerente con il valore di 2,5 µg/m³ riportato nel Rapporto ARP-PAV 2011 sulla qualità dell'aria nel Comune di Venezia e nella Provincia di Venezia.          Si commenta negativamente che il Piano non ipotizza 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 µg/m³, media ponderata 2009-2010.          Viene chiesto:          - se dopo il 2009 siano state effettuate altre campagne di misurazione nell'isola di</p>	<p><b>Azioni per le emissioni navali e portuali</b>          Ulteriori stazioni di monitoraggio a Venezia insulare.          In merito alla richiesta di prevedere altre posizioni fisse di monitoraggio della qualità dell'aria a Venezia, in considerazione sia del traffico navale che della presenza di vetture 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 ARPAPV 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 essere adeguata 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 ARPAPV 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 cammini delle navi, si recepisce l'osservazione e si propone di istituire un apposito gruppo di lavoro che coinvolga ARPAPV, 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.  <b>Azioni per le emissioni aeroportuali - Allegato A - Cap.6.2.8 - pagg. 293/296.</b></p>	<p>Si concorda con la controdeduzione.</p>



<p>8 - Confindustria - Imprese Veneto - Ambiente e Sicurezza</p>	<p>Murano; - se l'ULSS 12-Veneziana abbia ravvisato situazioni di rischio sanitario a tutela di lavoratori residenti; - fatturazione di una nuova carteggia per individuare la provenienza del arsenico nella aria e eventualmente diversa dell'isola di Murano.</p>	<p>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.</p> <p><u>Approfondimento sui metalli a Venezia</u></p> <p>Si ritiene opportuno aggiungere nel Documento di Piano al paragrafo 4.19 "Dati pluriennali di qualità dell'aria degli ambienti produttivi", una specifica sezione che riguardi i monitoraggi realizzati nell'area veneziana interessata dalla presenza delle vetrate artistiche, con analisi dei dati finora raccolti. Sulla base degli impianti 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 vetrate artistiche, prevedendo l'azione A4.2 "Accordo di programma tra Provincia di Venezia, associazione di categoria rappresentante le Vetrate artistiche e ARPAV per il contenimento delle emissioni convogliate e non".</p>
<p>8 - Confindustria - Imprese Veneto - Ambiente e Sicurezza</p>	<p>Le osservazioni e proposte si concentrano sui seguenti paragrafi del Capitolo 6 del Documento di Piano.</p> <p>Le osservazioni al paragrafo 6.2.2.4 si articolano secondo le delle misure ivi previste:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>osservazione alla misura A2.1 sul divieto di uso degli apparecchi peggiori ed insostenibili da un punto di vista ambientale nella combustione di legna;</li> <li>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;</li> <li>osservazione alla misura A2.3 sull'introduzione dell'obbligo di manutenzione periodica dell'impianto a biomasse comprendente la pulizia e controllo della camera fumaria.</li> </ul> <p>L'osservazione al paragrafo 6.2.3 pone in evidenza il rischio che toccare agli Enti Locali e ai soggetti gestori delle strade la definizione di regole o disposizioni per la migliore gestione dei caratteri potrebbe una moltiplicazione ingiustificata di regolamentazioni che potrebbe includere 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.</p> <p>L'osservazione al paragrafo 6.2.4, pur sottolineando l'apprazziamento 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 basata unicamente sull'attività potrebbe essere limitativo: occorre infatti tenere conto anche delle dimensioni delle singole aziende e delle loro capacità produttiva.</p> <p>L'osservazione al paragrafo 6.2.5.1 evidenzia che il riferimento alla L.R. 8/2003 per l'identificazione dei distretti produttivi appare poco opportuna e separata, 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.</p> <p>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 delle strade (taxisti, fornitori, manutentori in genere) che</p>	<p>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, agiturismo, 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 otorgano 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 carne fumate 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.</p> <p>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, introducendo 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 contro termico" e da ulteriori indicazioni che dovessero essere proposte dal Tavolo delle Regioni appartenenti al Bacino Padano.</p> <p>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.</p> <p>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 individuali 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 regolamentazioni che potrebbe indurre tempi, modalità ed organizzazioni diverse.</p> <p>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</p>



COMMISSIONE REGIONALE VAS  
AUTORITÀ AMBIENTALE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

do dovrebbero discutarsi tra regolamenti ed autorizzazioni differenziati 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 unitariamente alla conoscenza del contesto operativo e locale, tutte informazioni disponibili presso i committenti dei lavori. La proposta di modifica richiede di specificare la tipologia del carattere ecile, suggerendo di individuare soglie limite del carattere per cui è giustificabile attuare interventi finalizzati ad evitare la dispersione di polveri.

fornite 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 al fine di evitare spaccati disciplinazioni 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 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 urbanizzati 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 multimediali, i veicoli rinuti 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 solitamente l'ambito di intervento, lasciando le opportunità 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 autorità competenti".

9 - Daniele Nottegar - Nell'Allegato B - Rapporto Ambientale, al Capitolo 5 - Quadro Ambientale di riferimento.

Si concorda con





<p>Verona</p>	<p>vengono ipotizzati 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.</p>	<p>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 capo alla tabella di pag. 55 relativa alla componente Rifiuti.</p>	<p>la controdeduzione.</p>
<p>12 - Legambiente Cirobo "Dai coil all'Adge" - Este (PD)</p>	<p>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 ipotesivo della stazione, in un comune che ospita ben 2 cementifici. 2° Osservazione par. 6.1.3, pag. 231-232. Vengono indicati i risultati del "Tavolo tecnico dei cementifici" che non risultano, secondo l'osservatore, 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 performance 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 le cementifici della zona Este-Monselice e si chiede di vietare espressamente l'utilizzo di CSS per tali impianti.</p>	<p>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 valutazioni 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 cementifici, 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 microposizione 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, datato 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 esaurienti. 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 l'integrazione del piano di monitoraggio e controllo ai fini di valutare i livelli emissivi riconducibili all'utilizzo di tale combustibile.</p>	<p>Si prende atto della controdeduzione.</p>
<p>13 - Luciano Mazzolin - Libo di Venezia</p>	<p>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 (Libo e Melarocco) fino all'ormeggio e durante tutta la durata del loro attracco in tutte le barchine (Marittima, San Basilio, Riva Sette Martiri, Porto San Leonardo, Fucina, 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, benzofenone, benzene, metalli e diossine). Nuova azione da inserire come A8.6b; 3. l'eletrificazione di tutte le barchine d'ormeggio nella laguna di Venezia. Sostituzione attuale punto A8.6; 4. utilizzo in navigazione fuori delle bocche di porto in avvicinamento alla laguna di</p>	<p>1. Si recepisce l'osservazione per la nuova azione A8.6a 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 barchine 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</p>	<p>Si prende atto della controdeduzione.</p>



COMMISSIONE REGIONALE VAS  
AUTORITÀ AMBIENTALE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

<p>14- Fabiana Bergamin – Quatro d'Altino (VE)</p>	<p>5. scrubbers. Nuova azione da inserire al posto A8.7; fobbigo di utilizzo in navigazione all'interno della laguna di Venezia con contenuto di zolfo inferiore allo 0,1%. Nuova azione da inserire al posto A8.7; la possibilità di utilizzare gli apparati radar solo in caso di nebbia. Nuova azione da inserire come A8.7b; 6. integrazione dell'azione relativa agli accordi volontari per "navi pulite". Sostituzione attuale punto A8.10; 7. ispezioni a bordo con monitoraggio furtivi e misura anche di microinquinanti (tra cui diossine).</p>	<p>5. accordi di programma tra Regione e Autorità Portuale. 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 obbligazione 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 respisce l'osservazione sostituendo il testo del punto A8.10 con quello proposto: "Accordi 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.</p>	<p>Si concorda con la controdeduzione</p>
<p>– Tenuto conto del quadro conoscitivo sullo stato della qualità dell'aria dell'intero 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 A7.1bis 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 "piani integranti" dei Piani Regolatori Comunali e dei Piani di Assetto del Territorio, con l'obiettivo di stabilire 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 sufficiente a certificare il "fede irpegnato" delle Amministrazioni locali verso l'ottimizzazione ad un sistema di mobilità meno impattante; – la concessione ai Comuni di poter sfiorare il Patto di Stabilità per l'esecuzione di lavori di adeguamento del sistema ciclo-pedonale nel loro territorio, previa verifica, da parte</p>	<p>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 A7.1bis 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 308, 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'attuazione di una convenzione o l'Accordo di programma tra Regione, Trentitalia e Aziende del Trasporto Pubblico Locale. Si rimanda all'Ufficio Tributari 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</p>		



COMMISSIONE REGIONALE VAS  
AUTORITÀ AMBIENTALE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

<p>15 - Maurizio Benzo - Gorgonzola (MI)</p>	<p>L'osservazione intende porre l'attenzione sulla problematica dell'inquinamento dell'aria causato da sostanze odorigene. Viene suggerito alla Regione Veneto di rendere 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: <b>Determinazioni generali in merito alla caratterizzazione delle emissioni gassose in atmosfera derivanti da attività a forte impatto odorigeno.</b> 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 direttrici: la stima delle emissioni e la stima della dispersione degli odoranti. Al 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.</p>	<p>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 sfiorare il Patto di Stabilità per l'esecuzione di lavori di adeguamento del sistema obb-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 gestore di presenza si occupino di attività di sostegno alla mobilità sostenibile, si respinge l'osservazione in quanto non di competenza del PRTRA. La Regione Veneto si è recentemente attivata per la definizione di uno strumento per la gestione delle problematiche affettive 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 affettive, documento che conterrà gli approfondimenti richiesti rispetto alla tematica "emissioni odorigene".</p>	<p>Si prende atto della contraddizione.</p>
<p>16 - Daniele Nottegar - Verona</p>	<p>Nei documenti di Piano approvati con DGR n. 2872 del 28 dicembre 2012, si osserva come non venga citato il Piano di Azione e Risarcimento 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.</p>	<p>I Piani di Qualità dell'Aria elaborati a livello locale ai sensi del precedente PRTRA, basato su normative ad oggi abrogata, su obiettivi quantor meno irrealistici 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</p>	<p>Si concorda con la contraddizione</p>

