

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

Allegato 2 –Esame delle osservazioni e controdeduzioni

A seguito dell'esame condotto in merito alle osservazioni pervenute, gli uffici regionali hanno predisposto le controdeduzioni alle osservazioni nonché le conseguenti proposte di modifica ovvero integrazione degli elaborati di piano.

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

N°	DATA	SOGGETTO	CONTENUTO	CONTRODEDUZIONI e RELATIVE MODIFICHE AL DOCUMENTO DI PIANO	MODIFICHE AL RAPPORTO AMBIENTALE
1	12/11/2012 (prot. N. T1.20 12.00 25871 del 21.12.12)	Paolo Piani	Esprime contrarietà all'introduzione del divieto di combustione della legna in stufe e cammini in tutto il territorio regionale.	NON ACCOLTA La misura ER-3 estende a tutto il territorio regionale un divieto già presente per i Comuni ex A1 o aventi quota inferiore a 300 m s.l.m.. Il divieto non è rivolto a tutte le tipologie di apparecchi (non è quindi un divieto di utilizzo della legna) ma solo per quelli poco efficienti aventi cioè un rendimento inferiore a 63%. Ciò consente quindi di utilizzare apparecchi che, a parità di calore prodotto, bruciano meno legna con risparmio economico dei cittadini e minori emissioni prodotte (sia indoor che outdoor). La misura quindi ha come obiettivo il risparmio energetico, il minore utilizzo di legna e il contenimento emissivo. La salvaguardia dei boschi è già presente nelle politiche regionali e confermata nel PRIA nelle misure AV-1 e AV-2. Il divieto di utilizzo dell'olio combustibile (nafta) per il riscaldamento civile è già vigente dal 2006 su tutto il territorio regionale.	
2	11/12/2012 (prot. N. T1.20 12.00 25872 del 21.12.12)	Valeria Fieramonte	Esprime una richiesta di: a. potenziamento del verde pubblico b. potenziamento dei trasporti pubblici c. promozione delle auto elettriche.	a. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO Il potenziamento del verde attraverso misure specifiche di realizzazione di nuovi boschi e di ottimizzazione di quelli esistenti rientra tra gli obiettivi del PRIA e in particolare sono riassunti nelle misure AV-1, AV-2, AV-3, AV-4 e AV-5. La competenza circa la realizzazione e gestione del verde urbano è invece comunale. b. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO Il potenziamento del TPL è uno degli assi portanti della politica regionale ed è riassunta nelle misure da TPL-1 a TPL-19. c. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO La promozione delle auto elettriche è riassunta e sviluppabile all'interno della misura TP-13.	
3	12/12/2012 (prot. N. T1.20 12.00 25868 del 21.12.12)	Luigi Massari - segret. UTP Reg. Lombardia	Orientare il potenziamento del TPL verso il trasporto pubblico di superficie a trazione elettrica (prodotta anche da fonti rinnovabili) con introduzione e potenziamento di tramvie e filovie in particolare negli agglomerati di Milano, Bergamo e Brescia. Tali servizi di TPL elettrificati sono ritenuti più attrattivi dall'utenza compensando in tal modo i maggiori costi di realizzazione.	COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO Il potenziamento del TPL verso il trasporto pubblico di superficie a trazione elettrica è affrontato nelle misure TPL-1 (metropolitane e metroltramvia) e TPL-2 (linee ferroviarie suburbane). E' altresì conseguente che le metroltramvie sono soluzioni di trasporto caratteristiche di aree urbane o altamente urbanizzate senza necessità di ulteriori specificazioni in merito al potenziamento urbano elettrificato. Già il TPL su gomma è misura migliorativa rispetto all'utilizzo di mezzi individuali e la riconversione a mezzi a guida vincolata a trazione elettrica è oltremodo migliorativa (proprio per questo sono presenti le misure suddette) ma non può essere misura di carattere universale non essendo tecnicamente e normativamente possibile a priori trasformare le linee autobus in linee su ferro. Ancor meno opportuno appare elencare solo talune aree urbane ove operare ritenendo che le formulazioni presenti nel piano siano già significative e esplicative delle linee di azione regionali.	

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

4	18/12/2012 (prot. N. T1.20 12.00 25867 del 21.12.12)	CGIL Lombardia	La nota interviene con sottolineature e suggerimenti su molti ambiti di intervento individuati dal PRIA. Richiama inoltre la necessità di realizzare determinati obiettivi come quelli sui cambiamenti climatici. In particolare la nota indica di:	1) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - IL PIANO opera per migliorare la qualità dell'aria rafforzando il coordinamento e la trasversalità delle politiche di programmazione e pianificazione ritenute "settoriali". Nello specifico della pianificazione energetica e del contenimento dei gas climalteranti sarà il PEAR a identificare il target regionale relativo alle emissioni di CO2eq coerente con le traiettorie che verranno delineate per il raggiungimento degli obiettivi collegati al risparmio energetico e alle fonti rinnovabili. Parallelamente, una buona parte delle azioni individuate nel PRIA ha effetti positivi, diretti o indiretti, sulla riduzione delle emissioni di gas climalteranti. Il PRIA rappresenta pertanto un importante e significativo contributo all'obiettivo del cambiamento climatico, attraverso la sommatoria dei singoli contributi delle azioni individuate, che saranno riprese e arricchite dal PEAR al fine di raggiungere un significativo livello di riduzione di gas climalteranti. Il PRIA è in tal senso strettamente sinergico con il redigendo PEAR;
			<p>1) agire con politiche integrate e di garantire la realizzazione degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra;</p> <p>2) ridurre l'uso del mezzo privato a favore del TPL, attraverso la produzione di un piano di traffico, prevedendo ZTL e corsie preferenziali del TPL, il raccordo del trasporto locale con i treni ad alta velocità, incentivare il rinnovamento con mezzi ecologici, favorendo l'elettrico, il car sharing e bike sharing, la diffusione di punti di rifornimento di eco carburanti e di energia elettrica;</p> <p>3) sviluppare il piano trasporto delle merci diminuendo il traffico su gomma a favore di quello su ferro e di ripensare la progettazione delle infrastrutture in un'ottica di trasporto sostenibile;</p> <p>4) rinnovare il Piano Energetico Regionale che punti anche alla decarbonizzazione dell'economia e alla green economy, di disporre di un piano di sostituzione dei vecchi impianti termoelettrici, di promuovere la produzione diffusa di energia, di mantenere e innovare piccoli impianti per la produzione di energia da salti d'acqua, di accrescere le microproduzioni con utilizzo di cascami termici, geotermico, biomasse che non abbiano impatto su aria e agricoltura;</p> <p>5) ridurre le emissioni di ammoniaca dall'agricoltura e fissare le emissioni di CO2 nei suoli nonchè di recuperare energia</p>	<p>2) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - Il Piano individua tra le linee di azione quelle del potenziamento del Trasporto Pubblico Locale e la diffusione della mobilità sostenibile, individuando poi le specifiche misure da attuare che comprendono car sharing, bike sharing, sviluppo utilizzo veicoli ecologici, diffusione di punti di eco carburanti. Il peso delle misure afferenti a tale settore è valutabile nella dimensione economica del piano che individua per il settore "Trasporti su strada e mobilità" circa 2.000 milioni di euro sul triennio 2013-2015, a fronte dei 45,2 milioni di euro per il settore "sorgenti stazionarie e uso razionale dell'energia" e dei 53 milioni da quello "attività agricole e forestali"; inoltre la misura TPL19 prevede esplicitamente la predisposizione del Programma regionale della mobilità e dei trasporti;</p> <p>3) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - Il PRIA contiene misure (in particolare le misure Tm) scaturite dai lavori del Tavolo regionale per la mobilità delle merci costituito presso la DG Infrastrutture e mobilità, il quale ha tra gli obiettivi lo sviluppo dell'intermodalità in particolare volta al trasporto su ferro e la distribuzione urbana delle merci. Attraverso il Tavolo sarà declinata in modo condiviso la fase attuativa di tali misure o individuate ulteriori azioni. L'osservazione è stata messa a conoscenza della DG competente;</p> <p>4) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - Il PEAR, sinergico al PRIA, è in corso di aggiornamento e svilupperà gli aspetti indicati relativi all'energia e alle reti di distribuzione; Rispetto la proposta di non sviluppare nuovo idroelettrico, salvo quelle che vengono definite "microproduzioni", e la realizzazione di interventi di manutenzione ed innovazione sugli impianti esistenti, si rileva quanto segue. A livello infrastrutturale in molti casi un piccolo impianto ha comunque la necessità di realizzare opere che sono sostanzialmente uguali anche per impianti più grandi: opere di presa in alveo, canali e condotte forzate, edificio centrale, elettrodotto, vie d'accesso. I piccoli impianti, inoltre, non sono assoggettati a procedura di VIA. Appare quindi opportuno effettuare un valutazione ponderata dei progetti (indipendentemente dal fatto che siano piccoli o grandi) al fine di garantire che la produzione di energia rinnovabile sia conseguita mediante impianti che abbiano una elevata qualità progettuale in termini di inserimento nell'ambiente e nel paesaggio ma anche in termini di effettivo contributo alla riduzione delle emissioni locali e climalteranti; non sempre pertanto il solo fatto di essere piccolo è meno impattante dal pdv ambientale. Si concorda sulla necessità di manutenzioni e investimenti (riqualificazioni) degli impianti idroelettrici esistenti ed in tal senso l'occasione delle gare per le rassegnazioni delle grandi derivazioni idroelettriche (alcune delle quali già scadute) è un'opportunità da cogliere. Deve essere considerato che attualmente l'avvio gare è ostacolato dalla mancanza delle regole nazionali per</p>

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

	<p>dai sottoprodotti di origine agricola;</p> <p>6) adottare normative per la riduzione il consumo di suolo, recuperando aree abbandonate, e di efficientare gli edifici per il recupero energetico; 7) intervenire sul risparmio energetico in ambito domestico e civile, attraverso campagne di comunicazione, sviluppo fotovoltaico e semplificazione procedure;</p> <p>8) valorizzare il sistema boschivo demaniale e sviluppare la filiera bosco legno, anche ampliando il personale dedicato, con benefici economici e occupazionali</p>	<p>effettuare le gare. Infine, va segnalato che tra tutte le fonti di energia rinnovabile la forza idraulica oltre ad essere la prima ad essere sfruttata data la rilevante presenza di acque nel territorio è quella che più contare sulla più elevata efficienza energetica (oltre 80%) rispetto al fotovoltaico (rendimento 12-15%) e, atteso che in Lombardia vi è poco eolico per cause naturali, non produce emissioni in atmosfera (diversamente dalle biomasse) e può quindi utilmente contribuire alla riduzione delle emissioni locali e climateranti.</p> <p>5) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - il PRIA contiene alcune specifiche misure per ridurre le emissioni di ammoniaca dal comparto agricolo; la definizione di un pacchetto organico di misure sulla climatizzazione sarà oggetto di successiva definizione con il PEAR;</p> <p>6) PARZIALMENTE ACCOLTA - il PRIA non è lo strumento per definire un regolamento o una disciplina per la ridurre il consumo di suolo; tuttavia, riconoscendo l'importanza di una tale azione anche per il miglioramento della qualità dell'aria, il PRIA indicherà l'esigenza di un approfondimento del tema, nell'ottica di definire delle linee guida o un sistema di standard su cui costruire una apposita normativa nell'ambito degli strumenti di pianificazione territoriale. Modalità di recepimento: il par. 4.7 (pag. 228 proposta di Piano) si integra con:</p> <p><i>"Il PRIA, pur essendo uno strumento di pianificazione che si rivolge a più ambiti settoriali, non può tuttavia sostituirsi agli specifici piani o programmi. Il PRIA intende comunque dare indicazioni di approfondimento e di indirizzo agli altri strumenti di pianificazione al fine di orientarli verso l'obiettivo comune del contenimento delle emissioni (e quindi di tutela della salute) che deve rappresentare uno dei fondamenti comuni della pianificazione regionale complessiva. In particolare il PRIA indica l'esigenza di approfondimento indirizzato al documento di pianificazione territoriale PTR (Piano Territoriale Regionale) che dovrà essere, nei suoi successivi aggiornamenti, orientato ad essere maggiormente incisivo con specifico riferimento ai seguenti temi: uso razionale del suolo, contenimento dello sprawl urbano, riutilizzo delle aree già urbanizzate, indirizzi alla pianificazione urbanistica volti a favorire la creazione di quartieri a basse emissioni e a limitato utilizzo del mezzo privato.</i></p> <p><i>Relativamente al nuovo programma regionale della Mobilità e dei Trasporti, previsto dalla L.r. 6/2012 "Disciplina del settore dei trasporti", il PRIA indica invece la necessità di individuare tra gli obiettivi prioritari quello della riduzione complessiva dei chilometri percorsi con il mezzo privato sia relativamente al trasporto di persone che delle merci.</i></p> <p><i>Il nuovo Programma Energetico Ambientale regionale (PEAR) sarà sinergico al PRIA in quanto concorrerà alla riduzione delle emissioni sia locali che a scala globale promuovendo misure in tema di risparmio energetico e di sviluppo di fonti energetiche rinnovabili."</i></p> <p>7) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - il PRIA, come detto, è sinergico e coordinato con il PEAR; il PRIA, inoltre, contiene alcune specifiche misure di comunicazione e risparmio energetico;</p> <p>8) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - il PRIA contiene specifiche misure per la valorizzazione degli ambiti indicati.</p>
--	--	---

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

5	19/12/2012 (prot. N. T1.20 12.00 25866 del 21.12.12)	Andrea Carbone	<p>Accesa critica nei confronti del provvedimento che annuncia la prossima futura limitazione della circolazione dei veicoli euro 3 diesel. Il Signor Carbone fa inoltre riferimento ad una serie di provvedimenti nazionali o regionali (anche in altri ambiti non di competenza o pertinenti al tema trattato del PRIA) che - a suo dire - sono "vessatori" o criticabili (Introduzione dell'obbligo di installazione di ruote da neve, contributi pubblici per la rimozione dell'amianto, ecc). Critica anche gli interventi nei confronti delle azioni incentivanti per l'installazione di filtri antiparticolato.</p>	<p>Accesso critica nei confronti del provvedimento che annuncia la prossima futura limitazione della circolazione dei veicoli euro 3 diesel. Il Signor Carbone fa inoltre riferimento ad una serie di provvedimenti nazionali o regionali (anche in altri ambiti non di competenza o pertinenti al tema trattato del PRIA) che - a suo dire - sono "vessatori" o criticabili (Introduzione dell'obbligo di installazione di ruote da neve, contributi pubblici per la rimozione dell'amianto, ecc). Critica anche gli interventi nei confronti delle azioni incentivanti per l'installazione di filtri antiparticolato.</p>
6	19/12/2012 (prot. N. T1.20 12.00 25865 del 21.12.12)	ANEPLA	<p>Dichiarano che il settore dimostra già una massima attenzione al rinnovo del parco macchine per un costante miglioramento dell'efficienza economica ed ambientale delle stesse. Esprimono preoccupazione per l'introduzione di nuove disposizioni su un settore già in crisi (ES-1) mentre auspicano una riproposizione di misure di incentivazione alla installazione di dispositivi antiparticolato su mezzi off road (ES-2) per le quali si offrono di dare massima diffusione in termini di informazione presso le aziende associate.</p>	<p>PARZIALMENTE ACCOLTA - le azioni di progressiva limitazione della circolazione dei veicoli più inquinanti è una azione prevista dalla Ir 24/06 pertanto rientra tra le misure individuate dal Piano. Tuttavia, in ragione dell'attuale crisi economica ed al fine di non gravare sui cittadini e sulle imprese, l'applicazione della misura potrà essere sviluppata con una articolazione temporale e territoriale più graduale. Ciò consentirà anche di individuare eventuali maggiori risorse da destinare a misure di accompagnamento. Modalità di recepimento nel PRIA: le schede degli interventi TP1 e TP2 modificano la parte "nel breve periodo" in "nel breve - medio periodo", ed inoltre, il paragrafo 4.4.1.1 viene integrato con il seguente periodo: "lo scenario di valutazione degli effetti sulla qualità dell'aria al 2015 corrisponde all'ipotesi di completa attuazione delle misure TP1 e TP2 nel breve periodo. Nel caso di una parziale attuazione delle misure TP1 e TP2 nel medio periodo parte dei benefici attesi per il 2015 saranno conseguiti entro il 2018."</p> <p>Rispetto alla installazione di filtri antiparticolato sui veicoli diesel di una certa dimensione ricordiamo che queste sono stati dichiarati dal JRC della Commissione Europea come le migliori tecnologie disponibili per la rimozione delle polveri dai veicoli diesel. Oggi, infatti, le nuove auto diesel sono tutte dotate di tecnologia con filtri di abbattimento o equivalenti.</p> <p>COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - le misure di limitazione e disciplina di utilizzo degli off road saranno accompagnate, dove possibile, da misure di incentivazione. Le stesse misure saranno condivise preventivamente con le associazioni di categoria.</p>

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

7	20/12/2012 (prot. N. T1.20 12.00 25863 del 21.12.12)	ANCE Lombardia	<p>a. Misure relative all'efficienza energetica. L'associazione auspica un suo coinvolgimento nella fase di attuazione delle misure di piano (in particolare per le misure EE-6, EE-5, ER-6, ER-8, ER-11, ER-2, ER-3, ER-4, ER-5, EE-1, EE-2, EE-3, EE-4, EE-9 in un confronto sinergico con gli operatori delle costruzioni. Auspica anche sinergia con il nuovo piano energetico regionale PEAR.</p> <p>b. Misure relative ai cantieri edili. Si sottolinea la necessità di attuare prima le misure a maggiore impatto emissivo e a minore impatto economico sul tessuto produttivo. Quindi si ritiene che alle misure relative ai cantieri vada assegnato un basso livello di priorità. Comunque si richiede il coinvolgimento dell'associazione prima di definire il dettaglio di tali misure e in particolare delle ES-1, ES-2, ES-3.</p>	<p>COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO Ci sarà il coinvolgimento richiesto dall'Associazione da parte delle strutture preposte - b. la gerarchia degli interventi sarà meglio definita anche in ragione della dimensione e della localizzazione dei cantieri (in ambito urbano o extra urbano) e delle risorse eventualmente disponibili per la diffusione dei dispositivi antiparticolato su tali mezzi attraverso norme regolatorie e/o misure di premialità/incentivazione (ES-2), in relazione alla disponibilità di risorse economiche. Le proposte, nel processo decisionale per la definizione delle misure indicate, saranno condivise con le Associazioni.</p>
8	20/12/2012 (prot. N. T1.20 12.00 25863 del 20.12.12)	Comunità Montana Valsassina	<p>Si condividono gli obiettivi generali, le misure e le azioni di intervento del Piano. Si condividono soprattutto le azioni volte a promuovere una filiera bosco-legna-energia sempre più efficiente e in grado di valorizzare le produzioni locali. Si auspica inoltre un incremento dei punti di rilevamento della qualità dell'aria, anche con impianti mobili, nell'area valsassinese.</p>	<p>COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO L'osservazione esprime condivisione con la proposta di piano presentata. Relativamente all'incremento delle stazioni di rilevamento della qualità dell'aria si precisa che la normativa comunitaria e nazionale vigente definisce esattamente i criteri localizzativi nonché il numero di stazioni caratterizzanti un territorio. L'attuale dimensionamento della rete di rilevamento risulta pienamente conforme a tali disposizioni e non è pertanto possibile introdurre ulteriori stazioni che peraltro andrebbero a monitorare ambiti territoriali omogenei già rilevati dalle attuali stazioni.</p>
9	24/12/2012 (prot. N. T1.20 13.00 00049 del 03.01.13)	Francesco Carini	<p>Esprime necessità di valorizzazione del patrimonio boschivo esistente (comprese le ramaglie e i residui di potatura) in quanto risorsa energetica disponibile intervenendo contemporaneamente sulle tecnologie in grado di abbattere le emissioni inquinanti derivanti dalla combustione di biomasse, con particolare riferimento agli</p>	<p>COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO La valorizzazione del patrimonio boschivo è uno dei principi contenuti nel Piano. In particolare le misure AV-1 e AV-2 prevedono l'incentivazione alla realizzazione di impianti arborei per la produzione prevalente di legname da opera e secondariamente di legna a fini energetici nonché l'ottimizzazione della filiera bosco - legno. L'introduzione di nuove tecnologie costruttive e di abbattimento relative agli apparecchi domestici alimentati a legna è prevista all'interno della misura ER-4 attraverso la promozione (anche tramite misure di incentivazione) dell'evoluzione tecnologica verso apparecchi domestici più efficienti e a minori emissioni, introducendo una classificazione emissiva degli apparecchi. Relativamente alle combustioni all'aperto è già vigente una normativa specifica regionale che ha introdotto anche la relativa sanzione pecuniaria (art.27,</p>

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

		comma 13.bis, della LR 24/06).	
10	27/12/2012 (prot. N. T1.20 12.00 26073 del 27.12.12)	ASL Milano 1	<p>apparecchi domestici. Relativamente alle combustioni all'aperto di ramaglie propone l'introduzione di sanzioni pecuniarie proporzionali.</p> <p>Condivisione di massima dei contenuti e obiettivi del Piano. Richiesta di considerare le ricadute sulla qualità dell'aria nell'area nord-ovest della provincia di Milano indotte da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - traffico veicolare indotto da Expo 2015 in relazione all'esercizio e dismissione della struttura, alle opere connesse, all'ubicazione dei siti di destino dei materiali di scavo e al potenziamento di strutture viarie quali la SP Rho-Monza; - realizzazione terza pista dell'aeroporto di Malpensa; - insediamenti produttivi quali la raffineria di Treccate.
11	28/12/2012 (prot. N. T1.20 13.00 00048 del 03.01.13)	Comune di Azzano San Paolo	<p>NON ACCOLTA</p> <p>L'osservazione non è pertinente all'ambito d'azione del PRIA. Il PRIA contiene infatti misure strutturali che incidono su comparti o ambiti di sistema trasversali e non puntuali riguardanti infrastrutture, opere o insediamenti specifici. In questo senso il PRIA prevede misure riguardanti il trasporto su strada e la mobilità, quali le limitazioni alla circolazione di veicoli inquinanti, la regolamentazione della circolazione in ambito urbano, l'installazione di filtri antiparticolato sui mezzi off-road, il sostegno alla diffusione di veicoli a basso impatto, la sensibilizzazione dei cittadini ad una mobilità sostenibile.</p> <p>L'opportuna sede per considerare le ricadute in termini di qualità dell'aria delle strutture/infrastrutture citate è quella delle rispettive procedure di VIA e/o VAS degli strumenti di pianificazione/programmazione settoriale nei quali tali interventi sono inseriti. In particolare, per l'evento Expo saranno considerati nell'ambito dei lavori dell'Osservatorio Ambientale.</p>
12	31/12/2012 (prot. N. T1.20 13.00 00047 del 03.01.13)	Servizio Aria, scarichi e cave - Provincia di Cremona	<p>NON ACCOLTA</p> <p>L'osservazione non è pertinente all'ambito d'azione del PRIA. Il PRIA contiene infatti misure strutturali che incidono su comparti o ambiti di sistema trasversali e non puntuali riguardanti infrastrutture, opere o insediamenti specifici. Inoltre la nota non contiene una proposta del comune inerente i contenuti del PRIA ma un dibattito tra tecnici di società incaricata di monitoraggio, ARPA Lombardia e amministratori pubblici rispetto ai possibili effetti provocati da una infrastruttura sulla qualità dell'aria.</p> <p>a. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO</p> <p>L'apposizione di vetrofanie per il riconoscimento della classe emissiva dei veicoli è declinata nella misura TP-12.</p> <p>L'attuale disponibilità di nuove tecnologie informatiche e di geolocalizzazione suggerisce infatti l'adozione di sistemi di riconoscimento più efficaci rispetto a vetrofanie tradizionali adesive. In tal senso, la misura prevede in prima attuazione una sperimentazione con il Comune di Milano tramite dispositivo elettronico installato a bordo del veicolo e correlazione con il progetto "Free flow" autostradale.</p> <p>b. PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>La pianificazione/programmazione del PRIA è trasversale rispetto alle politiche settoriali di Regione, pertanto comprende anche misure attuate da altri strumenti di pianificazione/programmazione settoriale ai quali rimanda l'ulteriore precisazione dei contenuti attuativi delle misure stesse, secondo i rispettivi tempi e modi di attuazione. Per tali interventi, gli eventuali elementi non dettagliati saranno definiti dalla rispettiva pianificazione/programmazione di settore. Per altri interventi, recependo quanto suggerito, sono stati specificati, nelle schede di cui all'Allegato 3, gli strumenti attuativi, le risorse economiche, le modalità e i tempi di attuazione al livello di dettaglio più aggiornato attualmente disponibile. L'Allegato 3 risulta pertanto aggiornato nella</p>

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

		<p>definizione di dettaglio delle singole schede. Il numero di misure e la loro natura resta immutato.</p>	
<p>13</p> <p>04/01/2013 (prot. N. T1.20 13.00 del 04/01/2013 e T1.20 13.00 00479 del 09/01/2013)</p>	<p>Commissione Ambientale Provinciale dei Medici Chirurghi e Odontoiatri di Pavia</p>	<p>a) Richiesta di inserimento in zona A del Comune di Parona, attualmente classificato in zona B. b) Evidenziata la presenza di diossina e PCB al suolo e in aria al di sopra dei limiti di riferimento e la presenza numerosi impianti soggetti a normativa IPPC nel territorio comunale.</p>	<p>a) NON ACCOLTA - la zonizzazione del territorio regionale ai fini della qualità dell'aria è stata definita con DGR 2605/11. I criteri della zonizzazione sono definiti dalla normativa e il progetto è condiviso all'interno del tavolo di coordinamento previsto ai sensi dell'articolo 20 del d.lgs. 155 del 2010. Eventuali richieste di modifica saranno valutate, con gli elementi da considerare, in occasione di revisioni della zonizzazione, non all'interno del PRIA. Si terrà conto di questa osservazione nella nuova zonizzazione. b) PARZIALMENTE ACCOLTA - Rispetto alle diossine il PRIA contiene alcune misure per la riduzione delle emissioni a livello regionale. Tra queste quelle del comparto industriale e della regolamentazione della combustione delle biomasse legnose. Il PRIA tuttavia recepisce l'indicazione di approfondire il tema degli effetti locali cumulati derivanti dalla presenza di più impianti industriali. In particolare Regione promuoverà l'avvio di un progetto sperimentale finalizzato alla definizione di un modello di valutazione dell'impatto sulla salute (VIS) quale strumento a supporto delle autorità competenti nell'ambito, tra l'altro, dei processi di pianificazione territoriale e dei procedimenti autorizzativi in materia ambientale inerenti impianti e/o attività produttive che rappresentano importanti fattori di pressione per il territorio circostante e sottoporrà il problema anche ai Ministeri competenti. Modalità di recepimento: l'ultimo capoverso del par. 3.10 (pag. 158 proposta di Piano) si integra con: " Un altro tema trasversale che verrà indagato sarà quello della Valutazione dell'impatto sulla Salute (VIS) quale strumento a supporto delle autorità competenti nell'ambito, tra l'altro, dei processi di pianificazione territoriale e dei procedimenti autorizzativi in materia ambientale inerenti impianti e/o attività produttive che rappresentano importanti fattori di pressione per il territorio circostante. A tal proposito si promuoverà l'avvio di un progetto sperimentale finalizzato alla definizione di un modello di valutazione dell'impatto sulla salute (VIS)." Inoltre il cap.6 (pag. 239 proposta di Piano) si integra con: " 19. L'individuazione di criteri in grado di valutare gli effetti cumulati locali, con particolare riferimento alla salute, derivanti dalle emissioni atmosferiche associate alla presenza di impianti industriali finalizzata alla eventuale definizione di criteri localizzati per i nuovi impianti."</p>
<p>14</p> <p>06/01/2013 (prot. N. T1.20 13.00 del 07/01/2013 e 07/01/2013 (prot. N. T1.20 13.00 00312 del 09/01/2013)</p>	<p>Benito Fioni Circolo culturale AmbienteScienze</p>	<p>L'associazione ritiene che: a. manchi visione complessiva nella valutazione dei costi/benefici in termini di spesa (con particolare riferimento alle spese sanitarie); b. manchino misure volte al contenimento degli inquinanti già emessi al fine di evitare il risollevarmento; c. manchino misure di formazione/informazione cittadino per le strategie di autodifesa in casi di episodi acuti di inquinamento; d. debbano essere verificate da parte di ARPA il posizionamento delle centraline e i relativi sistemi di captazione;</p>	<p>a. NON ACCOLTA - le misure del PRIA sono state individuate valutando i risultati attesi in termini di miglioramento della qualità dell'aria e di riduzione delle emissioni in relazione ai costi associati, impatto sociale, tempi di attuazione e fattibilità tecnico-economica, conformemente a quanto previsto dal d.lgs. 155/10. b. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - tema già individuato dal PRIA nell'ambito delle future linee di ricerca. c. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - Regione Lombardia rende già disponibili un insieme di informazioni e buone pratiche al cittadino attraverso i siti istituzionali regionali e di ARPA. In particolare rispetto all'inquinante Ozono è già vigente un piano di comunicazione relativo ai comportamenti individuali da assumere in caso di superamenti dei limiti. Nel PRIA sono state inoltre individuate ulteriori campagne di informazione e sensibilizzazione, in particolare con le misure TP-6 (Campagna di comunicazione destinata ai cittadini lombardi per la diffusione di una cultura della mobilità sostenibile) e ER-1 (Campagna di comunicazione per la diffusione delle "buone pratiche" di utilizzo degli apparecchi domestici alimentati a biomassa legnosa destinata a tutti i cittadini della regione Lombardia). In tale ulteriore campagna verranno richiamati i laddove pertinenti comportamenti da assumere quale strategia di autodifesa. d. NON ACCOLTA - la configurazione della rete di rilevamento della qualità dell'aria è</p>

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

		<p>e. debbano essere chiariti gli ambiti territoriali di applicazione delle misure con particolare riferimento a quelle relative ai Trasporti;</p> <p>f. si debba chiarire la scelta di come anno di riferimento il 2010 per le valutazioni di previsione 2015 e 2020;</p> <p>g. manchi riferimento a recente dichiarazione del commissario europeo Potocnik circa il 2013 quale "anno europeo per l'aria" con le relative conseguenze;</p> <p>h. manchino misure specifiche ed incisive per la riduzione delle PM2.5 e nanopolveri (PM0,1);</p> <p>i. manchi il riferimento alla proposta "a costo zero" per consentire l'accesso all'informazione sui livelli di inquinamento da parte dei cittadini;</p> <p>l. la misura EI-1 sugli inceneritori ne confermi la validità tecnologica anziché prevederne il graduale superamento;</p> <p>m. la necessità di copertura economica per l'attuazione delle misure possa diventare alibi del fallimento degli obiettivi del PRIA.</p>	<p>conforme ai criteri definiti dalla normativa vigente.</p> <p>e. ACCOLTA. Trattasi di mero errore materiale che viene pertanto corretto. Modalità di recepimento nel Piano:</p> <p>- la legenda di pag. 192 relativa alla tabella 4.16 viene modificata come segue: "Ambito territoriale (A17) - L'ambito territoriale è inteso come indice di estensione territoriale di applicazione del provvedimento ovvero di riscritto della sua efficacia. Esso è codificato come segue: 1 intera Regione; 2 agglomerati; 3 zone A, B, C, D";</p> <p>f. NON ACCOLTA. L'anno di riferimento scelto è il 2010 (base quinquennale) indipendentemente dai valori rilevati dalle centraline. Il 2010 è l'anno in cui doveva essere raggiunto il limite per l'NO2 e l'anno in cui cominciava a valere il valore obiettivo per il PM2.5. Anche la deroga per il PM10 prevedeva come punto di arrivo il giugno 2011 (a metà quindi tra 2010 e 2011. Peraltro le previsioni di piano non configurano il pieno rientro nei limiti (con particolare riferimento al PM10) anche usando come riferimento l'anno 2010.</p> <p>g. NON ACCOLTA. La stesura del piano è coerente con quanto disposto dalla normativa attualmente vigente.</p> <p>h. NON ACCOLTA. Le misure individuate dal piano per la riduzione delle polveri sottili sono rivolte a PM10 e a tutte le sue frazioni dimensionali (si ricorda che i prodotti della combustione in generale sono < 2,5 micron).</p> <p>i. NON ACCOLTA - l'accesso alle informazioni sui livelli di inquinamento è assicurata attraverso numerosi canali di informazione. Tra questi il sito istituzionale di ARPA Lombardia.</p> <p>l. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - i principi ispiratori della pianificazione regionale in materia di rifiuti prevedono la riduzione della produzione, l'incentivo alla raccolta differenziata, l'incremento dell'efficienza del recupero e del riciclaggio, il ricorso a smaltimento in discarica e inceneritore solo per frazioni residue di rifiuto non recuperabili. La misura EI-1 agisce su questa attività di smaltimento residuale, valorizzando il recupero energetico ed efficientando ulteriormente gli impianti.</p> <p>m. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. Il PRIA individua un consistente fabbisogno e disponibilità di risorse per gli anni futuri, di origine autonoma, nazionale ed europea. Solo per talune misure, anche alla luce della attuale congiuntura economica e dei conseguenti tagli operati alla spesa pubblica, si dovrà verificare o confermare la disponibilità definitiva.</p>	
15	06/01/2013 (prot. N.T.1-2 013.0 00016 3 del 07/01/2013)	<p>L'associazione ritiene che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. manchi una legge regionale sul contenimento delle diossine; 2. i controlli di ARPA siano insufficienti sugli impianti industriali; 3. manchi legge regionale sul contenimento del benzo(a)pirene; 4. i rilievi ARPA su benzo(a)pirene e metalli pesanti siano pochi; 5. chiarimenti sulle attivazioni delle centraline della provincia di Brescia; 6. chiarimenti sugli ambiti di applicazione delle misure poste che a Chiani esiste la più grossa 	<p>1. PARZIALMENTE ACCOLTA - Premesso che la legislazione nazionale (d.lgs. 152/06 e smi - tabella A2 allegato I alla Parte Quinta), con l'eccezione di taluni settori per i quali esistono norme specifiche anche sulle emissioni di determinati inquinanti, prevede una concentrazione limite di diossine e furani pari a 0,01 ng/Nmc, Regione Lombardia da tempo ha adottato nell'ambito delle autorizzazioni all'esercizio degli impianti i limiti previsti dalle indicazioni comunitarie (BAT e BREF) per i vari settori interessati anche quando non vincolanti (in termini normativi) o comunque ne ha anticipato l'adozione rispetto alle indicazioni comunitarie. In particolare, per quanto concerne il settore dell'acciaio, il limite attualmente imposto nelle AIA "regionali" è pari a 0,5 ng/Nmc (quindi diversi ordini di grandezza inferiore al limite nazionale) mentre il valore limite di 0,1 ng/Nmc (peraltro già applicato da tempo in talune circostanze) conseguente le BAT-conclusioni dello scorso marzo, sarà esteso quanto prima a tutto il comparto acciaio; a tal proposito i tempi e le modalità per gli adeguamenti per quanto concerne gli impianti esistenti sono già definiti nella nota regionale del 6.12.12 con cui è prevista la possibilità per le autorità competenti di imporre limiti anche in modo "anticipato" tenendo conto di problemi territoriali specifici. È in questo senso (anticipare i tempi di applicazione delle</p>	

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

<p>fonderia di otone d'Europa; 7. manchi legge regionale sul danno sanitario per l'individuazione delle aree ad elevato rischio di crisi ambientale; 8. l'individuazione delle aree critiche non debbano essere sole quelle limitrofe alle grandi città.</p>	<p>BAT) che si sta orientando la Provincia di Brescia. Le stesse indicazioni, in merito a limiti alle emissioni e tempistiche di adeguamento, saranno adottate per le fonderie, in concomitanza con le pubblicazioni delle BAT-conclusion del settore. Il Piano prevede infatti nella misura EI-3 il recepimento delle BAT-conclusion introdotte dalla Dir. 75/2010/CE ai processi produttivi nell'ambito del rilascio AIA. Il Piano, in ogni caso, recepisce l'osservazione con la seguente modalità: nel cap. 6 (pag. 239 della proposta di Piano), l'elenco delle misure di carattere nazionale che Regione Lombardia richiede viene integrato con: "20. la <i>regolarizzazione e l'aggiornamento dei limiti nazionali per le emissioni di diossine e furani in atmosfera, anche allo scopo di uniformità tra le regioni</i>". Infine posto che la formazione di diossine, anche in concentrazioni ben oltre le soglie limite indicate per i settori industriali, consegue da moltissime attività e azioni antropiche che comportano la combustione, ivi incluso fuochi, barbecue, fumo di sigaretta, incendi si dovrebbe comprendere che una legge regionale sullo specifico contenimento di tali sostanze non potrebbe prescindere da una attenta valutazione degli effetti e delle conseguenze derivanti dalla complessa regolamentazione di tali attività antropiche. Pertanto RL ritiene che sia più corretto procedere attraverso specifiche discipline di settore che man mano, attraverso il normale progresso tecnico scientifico vengono avanti. 2. NON ACCOLTA . Nei confronti di impianti industriali autorizzati ai sensi della normativa IPPC/AIA, i controlli di ARPA sono effettuati con la frequenza e secondo le modalità previste dalla specifica normativa nazionale. 3. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. Tra gli obiettivi del Piano vi è appunto il contenimento e la riduzione delle emissioni inquinanti (compreso quindi il benzo(a)pirene). Lo strumento del Piano, individuato dalle norme nazionali e regionale, ha proprio come finalità la definizione delle misure specifiche di contenimento emissivo. Regione Lombardia ha peraltro già approvato, con LR 24/06, il proprio strumento normativo per la tutela della qualità dell'aria scegliendo, in questo modo, di affrontare complessivamente il problema dell'inquinamento e delle sue fonti senza suddivisioni specifiche tra i vari inquinanti. Tra le principali fonti di benzo(a)pirene vi è la combustione della legna come confermato dai dati rilevati nella zone pedemontane a maggior consumo di tale combustibile: in tal senso il PRIA individua misure specifiche per il contenimento di tale inquinante nelle misure ER-1, ER-2, ER-3, ER-4. 4., 5 e 6. NON ACCOLTA. ARPA rileva le concentrazioni di BaP, As, Cd, Ni secondo quanto previsto dal programma di valutazione regionale. I punti di prelievo sono coerenti con quanto richiesto dalla normativa e sono finalizzati a valutare l'aria ambiente nelle modalità previste dalla normativa (all.5 d.lgs. 155/10). Le stazioni pertanto sono rappresentative dell'esposizione della popolazione. Campagne intensive volte all'analisi di specifiche sorgenti di emissione sono normalmente attivate da ARPA sul territorio ma non costituiscono necessariamente stazioni fisse del programma di valutazione. In merito al punto 6, si precisa che il sistema di monitoraggio in continuo delle emissioni SME non prevede la misura di Cd né è tecnicamente attuabile allo stato attuale. Tuttavia ciò non pregiudica che in un prossimo futuro, a fronte di un consolidamento tecnico tanto della rete SME quanto delle metodiche di campionamento ed analisi di metalli pesanti, si possa procedere verso una misura continua di tali parametri. 7. PARZIALMENTE ACCOLTA. Il PRIA recepisce l'indicazione di approfondire il tema degli effetti locali cumulati derivanti dalla presenza di più impianti industriali. In particolare Regione promuoverà l'avvio di un progetto sperimentale finalizzato alla definizione di un modello di valutazione dell'impatto sulla salute (VIS) quale strumento a</p>
--	---

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

16	07/01/2013 (prot. N.11.2 013.0 00027 0 del07/01/2013)	Italia Nostra - Brescia	<p>a) Dati qualità dell'aria e emissioni: dubbi sui superamenti dei valori medi annuali per l'NOx, con segnalazione di difformità rispetto ai dati INEMAR ritenuti inoltre non sufficientemente aggiornati; ritenuta non opportuna l'attuale posizione di alcune centraline ARPA nella città di Brescia; dubbi sull'individuazione delle fonti di inquinamento.</p> <p>b) Autorizzazioni impianti: non dovrebbero basarsi sulle emissioni del singolo impianto ma sulla sommatoria dovuta anche a impianti adiacenti; non vanno rinnovate per impianti che non hanno rispettato i limiti e bloccate attività in caso di inquinamento grave. Il parere rilasciato da ARPA dovrebbe essere vincolante.</p> <p>c) Autorizzazioni impianti a biomasse: dovrebbero essere rilasciate solo se le biomasse sono prodotte localmente e non in concorrenza con usi alimentari.</p> <p>d) Teleriscaldamento: rendere noti esiti delle sperimentazioni di</p>	<p>supporto delle autorità competenti nell'ambito, tra l'altro, dei processi di pianificazione territoriale e dei procedimenti autorizzativi in materia ambientale inerenti impianti e/o attività produttive che rappresentano importanti fattori di pressione per il territorio circostante e sottoporrà il problema anche ai Ministeri competenti. Modalità di recepimento: l'ultimo capoverso del par. 3.10 (pag. 156 proposta di Piano) si integra con: " Un altro tema trasversale che verrà indagato sarà quello della Valutazione dell'impatto sulla Salute (VIS) quale strumento a supporto delle autorità competenti nell'ambito, tra l'altro, dei processi di pianificazione territoriale e dei procedimenti autorizzativi in materia ambientale inerenti impianti e/o attività produttive che rappresentano importanti fattori di pressione per il territorio circostante. A tal proposito si promuoverà l'avvio di un progetto sperimentale finalizzato alla definizione di un modello di valutazione dell'impatto sulla salute (VIS)."</p> <p>Inoltre il cap.6 (pag. 239 proposta di Piano) si integra con: " 19. L'individuazione di criteri in grado di valutare gli effetti cumulati locali, con particolare riferimento alla salute, derivanti dalle emissioni atmosferiche associate alla presenza di impianti industriali finalizzata alla eventuale definizione di criteri localizzati per i nuovi impianti."</p> <p>8. NON ACCOLTA. Posto che nell'attuale zonizzazione di cui alla DGR 2605/11 non esistono più le zone critiche, i criteri, definiti da norma nazionale, raggruppano zone omogenee sia dal punto di vista orografico e climatico sia emissivo-demografico. I grossi impianti industriali, fonti di inquinanti puntuali, sono già oggetto di provvedimenti autorizzativi specifici che prevedono anche il monitoraggio degli inquinanti emessi.</p>		<p>a) NON ACCOLTA. La "difformità" tra i dati sulle concentrazioni di NOx e quanto riportato da INEMAR dipende dal fatto che INEMAR, in quanto inventario delle emissioni, non riporta i valori di concentrazione degli inquinanti rilevati dalla rete di rilevamento, ma la stima delle emissioni attribuibili ai vari comparti eseguita su basi statistiche e dunque non riporta i superamenti. L'inventario, per essere aggiornato, necessita dati resi disponibili dalle diverse fonti solo mesi o anni dopo l'anno di riferimento; non è stato pertanto possibile disporre di dati successivi al 2008 per l'elaborazione del PRIA. Per quanto riguarda il limite sugli NOx, questo deve essere riferito esclusivamente alle aree interessate dai limiti per la protezione della vegetazione; il tema è oggetto di approfondimento da parte di un gruppo di lavoro presso il Ministero dell'Ambiente, tuttavia è noto che tale limite non va riferito agli agglomerati e alle aree fortemente urbanizzate e, pertanto, il superamento va verificato solo nelle aree B e C. Il rilevamento da parte delle centraline è effettuato secondo quanto previsto dalla normativa vigente. Regione ha definito di concerto con ARPA un programma di valutazione conforme a linee guida ministeriali che richiedono un numero di stazioni adeguato per una valutazione completa e secondo criteri di efficacia e efficienza (art. 5 c. 8 D.lsg.155/10). Per la normalizzazione si segue quanto richiesto dalla normativa, che prevede una temperatura e pressione di riferimento, per permettere la confrontabilità dei dati. L'osservazione sull'erronea individuazione delle fonti di inquinamento appare impropria: le misure a campo di traccianti confermano l'importanza della combustione della legna.</p> <p>b) ACCOLTA. Il PRIA recepisce l'indicazione di approfondire il tema degli effetti locali cumulati derivanti dalla presenza di più impianti industriali. In particolare Regione promuoverà l'avvio di un progetto sperimentale finalizzato alla definizione di un modello di valutazione dell'impatto sulla salute (VIS) quale strumento a supporto delle autorità competenti nell'ambito, tra l'altro, dei processi di pianificazione territoriale e dei procedimenti autorizzativi in materia ambientale inerenti impianti e/o attività produttive che rappresentano importanti fattori di pressione per il territorio circostante e sottoporrà il problema anche ai Ministeri competenti. Modalità di recepimento: l'ultimo capoverso del</p>
----	--	-------------------------------	--	---	--	--

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

	<p>telerscaldamento a legna in Val Trompia.</p> <p>e) Impianti a biomasse: non vengono proibite le vendite di stufe a basso rendimento; non vengono bloccate le autorizzazioni agli impianti industriali a biomassa</p> <p>f) Limiti di inquinamento: la riduzione delle emissioni di COV da solventi indicata nel PRIA è troppo bassa. Ridurre ulteriormente i limiti di emissione in aree con presenza contemporanea di inceneritori, impianti termici, acciaierie, strade di grande traffico.</p> <p>g) Inceneritori e telerscaldamento: l'inceneritore di Brescia non dovrebbe funzionare d'estate, gli impianti termici compreso il telerscaldamento non dovrebbero usare carbone e olio pesante.</p> <p>h) Trattamento rifiuti: raccolta differenziata e riciclo con centri di raccolta idonei e raccolta porta a porta, riduzione imballaggi merci, tasso rifiuti decrescente per chi realizza la raccolta differenziata, obiettivi di riduzione dei rifiuti ai manager degli inceneritori, riduzione discariche, controlli sui rifiuti conferiti, separazione dei materiali prima dell'incenerimento.</p> <p>i) Emissioni da industriali e da inceneritori: considerare nel PRIA anche diossine, PCB, IPA, metalli pesanti.</p> <p>j) Inquinatori: devono essere processati penalmente e i loro nomi e i dati di inquinamento pubblicati.</p> <p>k) Siti inquinati: necessario risanarli, in primis quelli di importanza nazionale (quale l'area Caffaro a Brescia) sul posto, evitando lo spostamento terra.</p> <p>l) Residui industriali, da inceneritori, centrali a biomasse e depuratori: le autorizzazioni allo</p>	<p>par. 3.10 (pag. 158 proposta di Piano) si integra con: " Un altro tema trasversale che verrà indagato sarà quello della Valutazione dell'impatto sulla Salute (VIS) quale strumento a supporto delle autorità competenti nell'ambito, tra l'altro, dei processi di pianificazione territoriale e dei procedimenti autorizzativi in materia ambientale inerenti impianti e/o attività produttive che rappresentino importanti fattori di pressione per il territorio circostante. A tal proposito si promuoverà l'avvio di un progetto sperimentale finalizzato alla definizione di un modello di valutazione dell'impatto sulla salute (VIS)."</p> <p>Inoltre il cap.6 (pag. 239 proposta di Piano) si integra con: " 19. L'individuazione di criteri in grado di valutare gli effetti cumulati locali, con particolare riferimento alla salute, derivanti dalle emissioni atmosferiche associate alla presenza di impianti industriali finalizzata alla eventuale definizione di criteri localizzati per i nuovi impianti."</p> <p>c) NON ACCOLTA: una tale limitazione richiede una norma più generale in ambito comunitario o nazionale, interessando ambiti più ampi dell'energia e della concorrenza.</p> <p>d) NON PERTINENTE con il piano. I dati potranno essere richiesti all'ufficio competente.</p> <p>e) NON ACCOLTA. L'imposizione di divieti di vendita di piccoli impianti domestici a biomassa legnosa non è competenza regionale ma attiene la libera circolazione delle merci e quindi di disciplina europea; ricordiamo tuttavia che per tutto il periodo invernale (15 ott. - 15 apr.) vige il divieto di utilizzo di impianti a basso rendimento nelle zone poste al di sotto dei 300 m (potenzialmente di interesse per 85% della popolazione regionale); per quanto riguarda gli impianti industriali, questi sono dotati di impianti di trattamento fumi che devono garantire limiti emissivi definiti da norme europee e nazionali.</p> <p>f) PARZIALMENTE ACCOLTA. Le aziende che producono emissioni in atmosfera in Lombardia sono soggette a specifiche autorizzazioni che prevedono l'applicazione delle migliori tecnologie disponibili. La misura relativa alla riduzione dei COV nel comparto industriale prevede una ulteriore riduzione delle emissioni che sia sostenibile dal comparto. Tuttavia, è bene chiarire che le emissioni prevalenti di COV derivano dall'utilizzo di prodotti contenenti elevati valori di solventi (vernici e altri prodotti) anche a livello di uso domestico. Stante la normativa europea non è possibile la limitazione della vendita di tali prodotti, pertanto la riduzione da questa fonte può avvenire solo con una partecipazione consapevole dei cittadini nella scelta e nel corretto utilizzo di questi prodotti. Le azioni di sensibilizzazione e conoscenza per i cittadini saranno oggetto di specifiche azioni regionali. Modalità di recepimento: l'ultimo capoverso del par. 3.4.6 (pag. 111 proposta di Piano) si integra con: "Nello specifico Regione Lombardia migliorerà l'accesso al pubblico delle informazioni relative all'andamento dello stato della qualità dell'aria avvalendosi anche del supporto di ARPA utilizzando maggiormente i canali web e i nuovi strumenti di comunicazione. In particolare verrà attivato un piano informativo ai cittadini circa le buone pratiche da seguire per contribuire quotidianamente al contenimento delle emissioni e per ridurre l'esposizione durante i periodi più critici per l'accumulo/inquinazione degli inquinanti in atmosfera (in particolare in inverno per il PM10 e in estate per l'ozono) indicando i comportamenti da assumere quale strategia di autodifesa."</p> <p>Per l'effetto cumulato di più impianti vedere punto b) precedente.</p> <p>g) NON ACCOLTA. l'inceneritore è un impianto di pubblica utilità ed è soggetto ad autorizzazioni specifiche che contemperano esigenze di pubblica utilità. Si ricorda inoltre che tali impianti garantiscono limiti emissivi in assoluto tra i più stringenti in tutto il comparto industriale. I grandi impianti termici sono dotati di adeguati sistemi di trattamento degli effluenti gassosi e garantiscono livelli di emissione stringenti.</p> <p>h) NON ACCOLTA. L'osservazione non è pertinente in quanto materia specifica del</p>
--	--	--

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

	<p>spargimento devono essere precedute da verifica di tossicità e effetti sui terreni.</p> <p>m) Diserbanti e insetticidi: utilizzare in alternativa metodi naturali e rotazione colturale.</p> <p>n) Traffico: togliere limiti di velocità sotto gli 80 km/h quando non necessario; abolire rotonde inutili e costruire quelle che velocizzano il traffico; sincronizzare i semafori; penalizzare automezzi più pesanti.</p> <p>o) Piste ciclabili: predisporle tra periferia e centro cittadino per spostamenti quotidiani e non solo turistici, come da scheda TPL-7. In occasione di nuove edificazioni o interventi stradali realizzare nuovi tronchi di piste ciclabili.</p> <p>p) Performance ambientali di enti e imprese: incentivare certificazioni EMAS e ISO.</p> <p>q) Efficienza energetica e fonti rinnovabili: adottare limiti di dispersione del calore invernali e estivi con incentivi, multe, vincoli a rilascio abitabilità o agibilità; intervenire su edifici peggiori; per fabbricati telerscaldati effettuare contabilizzazione calore nell'unità abitativa e non in strada; incentivare efficienza energetica e risparmio energetico nell'industria; per nuove costruzioni o rifacimenti prevedere quota di energia da FER; sviluppare innovazione e ricerca sulle FER.</p> <p>r) Sistemi verdi: incentivare piantumazione in ambiti urbani pubblici e privati con uso di specie ad alto rendimento disinquinante; insufficiente la realizzazione di 342 ettari di aree boschive rispetto ai 10.000 previsti; adottare Regolamenti del verde urbano comunali e migliorare la gestione e manutenzione del verde; realizzare fasce di vegetazione contro rumore e inquinamento a</p>	<p>redigendo Piano rifiuti sottoposto a VAS.</p> <p>i) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. Il PRIA ha come obiettivo il contenimento di inquinanti normati dal DLGS 155/2010. Rispetto alle diossine il PRIA contiene alcune misure per la riduzione delle emissioni a livello regionale. Tra queste quelle del comparto industriale e della regolamentazione della combustione delle biomasse legnose. Le misure per contenere il particolato incidono anche sulla riduzione degli IPA e dei metalli pesanti.</p> <p>j) NON ACCOLTA. I reati sono perseguiti per legge. Il PRIA non è lo strumento per la definizione di quanto indicato.</p> <p>k) NON ACCOLTA. L'osservazione non è pertinente in quanto materia specifica del settore bonifiche e/o di specifiche autorizzazioni.</p> <p>l) NON ACCOLTA. L'osservazione non è pertinente in quanto materia specifica del settore rifiuti.</p> <p>m) NON ACCOLTA. L'utilizzo di prodotti o tecniche colturali non sono oggetto del DLGS 155/10.</p> <p>n) NON ACCOLTA. L'osservazione non è circostanziata ed è priva di motivazioni e, in taluni casi in contrasto con le evidenze scientifiche.</p> <p>o) COERENTE IL PIANO - PRESA D'ATTO. Le misure TPL-6 e TPL-7 riguardano lo sviluppo della mobilità ciclistica in generale, non solo turistiche.</p> <p>p) q) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - Il PEAR, sinergico al PRIA, è in corso di aggiornamento e svilupperà questi aspetti.</p> <p>r) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. Il potenziamento del verde attraverso misure specifiche di realizzazione di nuovi boschi e di ottimizzazione di quelli esistenti rientra tra gli obiettivi del PRIA e in particolare sono riassunti nelle misure AV-1, AV-2, AV-3, AV-4 e AV-5. La competenza circa la realizzazione e gestione del verde urbano è invece comunale.</p> <p>s) PARZIALMENTE ACCOLTA. Modalità di recepimento: il par. 4.7 (pag. 228 proposta di Piano) si integra con: "IL PRIA, pur essendo uno strumento di pianificazione che si rivolge a più ambiti settoriali, non può tuttavia sostituirsi agli specifici piani o programmi. Il PRIA intende comunque dare indicazioni di approfondimento e di indirizzo agli altri strumenti di pianificazione al fine di orientarli verso l'obiettivo comune del contenimento delle emissioni (e quindi di tutela della salute) che deve rappresentare uno dei fondamenti comuni della pianificazione regionale complessiva. In particolare il PRIA indica l'esigenza di approfondimento indirizzato al documento di pianificazione territoriale PTR (Piano Territoriale Regionale) che dovrà essere, nei suoi successivi aggiornamenti, orientato ad essere maggiormente incisivo con specifico riferimento ai seguenti temi: uso razionale del suolo, contenimento dello sprawl urbano, riutilizzo delle aree già urbanizzate, indirizzi alla pianificazione urbanistica volti a favorire la creazione di quartieri a basse emissioni e a limitato utilizzo del mezzo privato. Relativamente al nuovo programma regionale della Mobilità e dei Trasporti, previsto dalla l.r. 6/2012 "Disciplina del settore dei trasporti", il PRIA indica invece la necessità di individuare tra gli obiettivi prioritari quello della riduzione complessiva dei chilometri percorsi con il mezzo privato sia relativamente al trasporto di persone che delle merci. Il nuovo Programma Energetico Ambientale regionale (PEAR) sarà sinergico al PRIA in quanto concorrerà alla riduzione delle emissioni sia locali che a scala globale promuovendo misure in tema di risparmio energetico e di sviluppo di fonti energetiche rinnovabili.</p> <p>t) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - Il PEAR, sinergico al PRIA, è in corso di aggiornamento e svilupperà questi aspetti.</p>
--	--	---

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

17	07/01/2013 (prot. N.T1.2 013.0 00027 7del 07/01/2013)	Fondazione COGEME onlus	<p>fianco delle vie principali di traffico; educare al rispetto del verde.</p> <p>s) Uso del suolo agricolo e boschivo: sostituire monetizzazione con obbligo di realizzare nuovi boschi; bloccare il consumo di suolo indirizzando le nuove edificazioni su aree dismesse e recupero fabbricati esistenti ed evitando infrastrutture inutili (es. recente raccordo A4-A21-Aeroporto di Montichiari/SP19).</p> <p>t) Centrali elettriche: non costruirne o potenziarne finché la qualità dell'aria non migliora.</p> <p>u) OSSERVAZIONI PUNTUALI ALLE SCHEDE</p> <p>v) OSSERVAZIONI SUL COMPARTO ACQUA</p>	<p>u) NON ACCOLTA. Le osservazioni si riferiscono a dettagli attuativi delle singole misure non considerabili in questa fase di piano, ma eventualmente dovranno essere presentate in fase di attuazione dei singoli interventi.</p> <p>v) NON ACCOLTA in quanto non pertinente con le finalità del Piano</p>	
			<p>COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO</p>		

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)	
COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO	
<p>18</p> <p>07/01/2013 (prot. N.T1.2 013.0 00026 s del 07/01/2013)</p>	<p>CIA Lombardia</p> <p>Si condivide il fatto che il PRIA persegua la sostenibilità socio-economica delle misure, molto importante per il settore agricolo. Si condivide inoltre l'impostazione generale del PRIA e in particolare la sua previsione di attuazione attraverso l'articolazione di diversi strumenti.</p> <p>Si evidenziano possibili criticità per le seguenti misure:</p> <ul style="list-style-type: none"> - AA-1 in quanto la diffusione di impianti che utilizzano prodotti alimentari usati per l'alimentazione animale possono entrare in competizione con gli allevamenti zootecnici; - AV-5 orientare la creazione di nuovi boschi su aree non agricole; - TPL-3, TPL-5, TPL-15 e TPL-19 devono essere valutate attentamente per evitare frammentazione di aziende agricole e sottrazione di suolo agricolo; - evitare di porre limiti eccessivi ai pioppeti nei siti Natura 2000 in quanto coltivazioni agricole. <p>La Provincia di Milano chiede:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) inclusione di tutti i Comuni della Provincia in zona ex A1 (ne mancano 69), già a partire da metà anno del 2013; 2) stabilire con normativa regionale l'obbligo di divieto di circolazione dei veicoli euro 3 al superamento dei limiti per oltre 10 gg al pari di quanto stabilito dal Protocollo volontario; 3) mettere a disposizione fondi per agevolare la sostituzione dei mezzi inquinanti; 4) che la Regione si attivi per portare i provvedimenti a condivisione delle altre Regioni del Bacino Padano
<p>19</p> <p>07/01/2013 (prot. N.T1.2 013.0 00030 6 del 08/01/2013)</p>	<p>Cristina Stancari - Ass. Prov. Milano</p> <p>1) NON ACCOLTA - l'allargamento dei provvedimenti di limitazione a tutti i comuni della zona A è già prevista dal PRIA, da attuarsi in un termine di tempo opportuno per consentire un'adeguata informazione e preparazione dei cittadini e delle Amministrazioni alla entrata in vigore dei divieti.</p> <p>2) NON ACCOLTA - il PRIA prevede già l'introduzione della limitazione della circolazione dei veicoli euro 3 in forma strutturale e graduale in un termine di tempo adeguato;</p> <p>3) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - le misure TP1 e TP2 prevedono, oltre alle limitazioni, anche misure di incentivazione / sostegno alla sostituzione e trasformazione, compatibilmente alle risorse disponibili.</p> <p>4) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - la Regione ha già attivo un Accordo di collaborazione per la condivisione e il coordinamento di iniziative per il miglioramento della qualità dell'aria. Inoltre il PRIA, nell'ambito della procedura di VAS, è stato messo a disposizione delle amministrazioni indicate.</p>

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

20	07/01/2013 (prot. N.T.1.2 013.0 00034 6 del 08/01/2013)	Damiano Di Simone- Legambiente e	<p>Apprezamenti per l'approccio interregionale. L'associazione rileva:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. le azioni sono enunciati in principio non immediatamente applicabili; 2. sottovalutazione dei risultati ottenibili dallo sviluppo e accelerazioni di politiche di sostenibilità (efficienza energetica in edilizia; standard di efficienza e controlli per gli impianti a biomasse; diffusione FER); 3. revisione del sistema di produzione di energia (centrali termoelettriche vs fer, evitando creazioni di nuove reti a fil); 4. previsione di introduzione di norme vincolanti per efficienza e risparmio energetico nei PGT; 5. politiche di sviluppo del settore della produzione di biogas (incentivi che premiano la qualità di gestione del servizio e stesura di un piano regionale di filiera delle biomasse). <p>Mobilità</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. mancano prescrizioni relative alla pianificazione urbanistica (creazione di quartieri a basse emissioni e senza auto); 7. occorre: <ul style="list-style-type: none"> - obbligo di forme di Congestion Charge in aree urbane adeguatamente servite da mezzi pubblici (incentivare la sosta all'esterno delle città); - migliorare TPL; - migliorare mobilità ciclabile (estensione bikesharing, parcheggi per biciclette); - controlli della circolazione dei veicoli inquinanti; - obbligo Zone30 in tutte le aree residenziali; 8.a) anticipare il divieto di circolazione degli euro3 8.b) più controlli per le limitazioni 	<p>1. NON ACCOLTA - Il PRIA contiene una serie di interventi di breve, medio e lungo termine. Per talune azioni sono stati definiti in modo puntuale criteri di attuazione, mentre per altre azioni l'articolazione di dettaglio è stata rinviata alla attuazione della misura dopo l'approvazione del PRIA.</p> <p>2. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - Il PRIA è sinergico al PEAR. Non viene sottovalutato l'aspetto di accelerazione di queste politiche, tutt'altro, esse troveranno nel PEAR il documento programmatico di riferimento. Si condivide la necessità di operare attraverso la regolamentazione più stringente degli standard sia sull'efficienza energetica sia nel settore delle fonti rinnovabili, ciò trova riscontro, ad esempio, nelle azioni sull'anticipo del recepimento della Direttiva Europea sugli edifici a consumo quasi zero (si vedano le schede azioni del settore energia).</p> <p>3. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - Il PRIA è sinergico al PEAR. Nel redigendo PEAR saranno affrontati questi aspetti di politica energetica che vedono anche un livello nazionale in gioco. Per quanto riguarda il teleiscaldamento Regione ritiene che esso sia un ottimo sistema di produzione e distribuzione di energia, nell'ottica di una migliore integrazione con le FER dovrà essere valutata la fattibilità degli interventi a livello locale. Il TLR necessita di un intervento normativo per quanto attiene la questione tariffaria, peraltro questo aspetto investe la politica energetica nazionale.</p> <p>4. PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>Il PRIA non è lo strumento di pianificazione che può disciplinare tali ambiti; tuttavia il PRIA è stato integrato con indicazioni di approfondimento indirizzate ai documenti di pianificazione specifici quali appunto il PTR e il PEAR che dovranno essere, nei loro successivi aggiornamenti, orientati alla definizione di direttive o proposte normative anche vincolanti in tema di efficienza e risparmio energetico.</p> <p>Modalità di recepimento: il par. 4.7 (pag. 228 proposta di Piano) si integra con: "Il PRIA, pur essendo uno strumento di pianificazione che si rivolge a più ambiti settoriali, non può tuttavia sostituirsi agli specifici piani o programmi. Il PRIA intende comunque dare indicazioni di approfondimento e di indirizzo agli altri strumenti di pianificazione al fine di orientarli verso l'obiettivo comune del contenimento delle emissioni (e quindi di tutela della salute) che deve rappresentare uno dei fondamenti comuni della pianificazione regionale complessiva. In particolare il PRIA indica l'esigenza di approfondimento indirizzato al documento di pianificazione territoriale PTR (Piano Territoriale Regionale) che dovrà essere, nei suoi successivi aggiornamenti, orientato ad essere maggiormente incisivo con specifico riferimento ai seguenti temi: uso razionale del suolo, contenimento dello sprawl urbano, riutilizzo delle aree già urbanizzate, indirizzi alla pianificazione urbanistica volti a favorire la creazione di quartieri a basse emissioni e a limitato utilizzo del mezzo privato. Relativamente al nuovo programma regionale della Mobilità e dei Trasporti, previsto dalla l.r. 6/2012 "Disciplina del settore dei trasporti", il PRIA indica invece la necessità di individuare tra gli obiettivi prioritari quello della riduzione complessiva dei chilometri percorsi con il mezzo privato sia relativamente al trasporto di persone che delle merci. Il nuovo Programma Energetico Ambientale regionale (PEAR) sarà sinergico al PRIA in quanto concorrerà alla riduzione delle emissioni sia locali che a scala globale promuovendo misure in tema di risparmio energetico e di sviluppo di fonti energetiche rinnovabili."</p> <p>5. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. Il biogas è una delle fonti rinnovabili più interessanti e potenzialmente utilizzabili. Si concorda con la necessità di spingere il mercato verso sistemi qualitativamente migliori, in particolare gli impianti consortili. Nel documento di pianificazione specifico PEAR si affronterà il tema dell'approvimento</p>
----	---	----------------------------------	--	--

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

	<p>del traffico</p> <p>Sistema Infrastrutturale</p> <p>9. filiera logistica industrializzata e ottimizzata (traffico merci sul linee ferroviarie);</p> <p>10. tutti i comuni devono dotarsi di misure di riduzione della congestione del traffico;</p> <p>11. grandi investimenti per lo sviluppo della rete e dei servizi di mobilità collettiva e non a favore della realizzazione di nuove infrastrutture autostradali.</p>	<p>delle biomasse e quindi della sostenibilità della filiera.</p> <p>6. NON ACCOLTA - Il PRIA non è lo strumento di pianificazione che può disciplinare tali ambiti; tuttavia il PRIA è stato integrato con indicazioni di approfondimento indirizzate al documento di pianificazione specifico quali appunto il PTR che dovrà essere, nel suo successivo aggiornamento, orientato alla definizione di direttive o proposte normative anche vincolanti in tema di pianificazione urbanistica.</p> <p>7. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. In generale i temi dello sviluppo della mobilità sostenibile e del TPL sono di grande rilievo per il PRIA, che a questi destina la grande parte delle risorse economiche. I temi relativi alla circolazione dei veicoli nei centri urbani, specie di elevate dimensioni, sono stati riuniti nella azione relativa alla definizione di una linea guida per la realizzazione di ZTL comunali. In questo ambito potranno essere meglio definite le attività relative allo sviluppo della mobilità ciclabile con particolare riferimento al bike sharing, parcheggi per biciclette, controlli circolazione veicoli inquinanti, Zone30. Per l'attuazione di queste misure provvederanno, successivamente, le amministrazioni comunali competenti.</p> <p>8.a) NON ACCOLTA.</p> <p>La misura di limitazione della circolazione dei veicoli Euro 3 diesel è prevista un arco temporale che tiene conto, considerata anche la perdurante crisi economica, del costo economico legato alla sostituzione del veicolo e/o alla installazione di dispositivi antiparticolato.</p> <p>8.b) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. Per quanto riguarda i controlli la misura TP - 12 prevede il riconoscimento della classe emissiva dei veicoli attraverso lo sviluppo di un progetto che prevede di impiegare nuove tecnologie informatiche e di geolocalizzazione, quale evoluzione rispetto le vetrolante tradizionali adesive. In tal senso, la misura prevede in prima attuazione una sperimentazione con il Comune di Milano tramite dispositivo elettronico installato a bordo del veicolo e correlazione con il progetto "Free flow" autostradale.</p> <p>9. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - Il PRIA contiene misure (in particolare le misure TM) scaturite dai lavori del Tavolo regionale per la mobilità delle merci costituito presso la DG Infrastrutture e mobilità, il quale ha tra gli obiettivi lo sviluppo dell'intermodalità in particolare volta allo sviluppo del trasporto merci su ferro. Attraverso il Tavolo sarà dedinata in modo condiviso la fase attuativa di tali misure o individuate ulteriori azioni.</p> <p>10. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - Il PRIA contiene azioni per l'ulteriore limitazione della circolazione dei veicoli inquinanti su ampie zone del territorio per periodi di tempo prolungati nel corso dell'anno (TP -1, TP -2, TP -3). Anche la misura relativa alla predisposizione di linee guida per la istituzione di ZTL comunali si muove nella direzione di ridurre la circolazione di veicoli a motore favorendo la mobilità alternativa a minore impatto.</p> <p>11. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - Il Piano individua tra le linee di azione quelle del potenziamento del Trasporto Pubblico Locale e la diffusione della mobilità sostenibile, individuando poi le specifiche misure da attuare che comprendono car sharing, bike sharing, sviluppo utilizzo veicoli ecologici, diffusione di punti di eco carburanti. Il peso delle misure afferenti a tale settore è valutabile nella dimensione economica del piano che individua per il settore "Trasporti su strada e mobilità" circa 2.000 milioni di euro sul triennio 2013-2015. Il Piano si inserisce nella vigente cornice programmatica della mobilità e dei trasporti e non include - tra le proprie misure - la realizzazione di nuove strutture stradali o autostradali.</p>
--	---	--

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

21	Anna Gerometta- Genitori Antismog	L'associazione rileva: Premessa: l'associazione richiama integralmente la nota trasmessa in data 11/10/12; 1. mancanza di riflessioni sul territorio lombardo e il carico emissivo derivante; 2. mancanza di riflessioni sull'incremento dei tassi di motorizzazione 3. misure di contenimento e prevenzione degli episodi acuti di inquinamento; 4. richieste misure nazionali o UE; 5. dati di source apportionment contenuti nella proposta di piano sembrano decettivi; 6. premesse inerenti i filtri; 7. documenti citati- messa a disposizione; 8. valutazione efficacia misure progressive; 9. obiettivi del PRIA; 10. livello di emissione pro-capite e pro-PIL; 11. impostazione del PRIA; 12. manifesta insufficienza del Piano; 13. trasversalità del PRIA; 14. scenari di riduzione; 15. impatto misure inerenti il trasporto; 15.1. linee di azione - trasporti su strada e mobilità; 15.2. misure del piano; 15.3. le risorse necessarie per attuazione del piano; 15.4. gli strumenti di valutazione; 16. la valutazione ambientale strategica;	Premessa: COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO: relativamente a quanto richiamato nella precedente nota del 11/10/12 si precisa che le istanze ivi contenute sono già state puntualmente considerate in fase di predisposizione della proposta di Piano depositato. 1. PARZIALMENTE ACCOLTA Modalità di recepimento: il par. 4.7 (pag. 228 proposta di Piano) si integra con: <i>"Il PRIA, pur essendo uno strumento di pianificazione che si rivolge a più ambiti settoriali, non può tuttavia sostituirsi agli specifici piani o programmi. Il PRIA intende comunque dare indicazioni di approfondimento e di indirizzo agli altri strumenti di pianificazione al fine di orientarli verso l'obiettivo comune del contenimento delle emissioni (e quindi di tutela della salute) che deve rappresentare uno dei fondamenti comuni della pianificazione regionale complessiva. In particolare il PRIA indica l'esigenza di approfondimento indirizzato al documento di pianificazione territoriale PTR (Piano Territoriale Regionale) che dovrà essere, nei suoi successivi aggiornamenti, orientato ad essere maggiormente incisivo con specifico riferimento ai seguenti temi: uso razionale del suolo, contenimento dello sprawl urbano, riutilizzo delle aree già urbanizzate, indirizzi alla pianificazione urbanistica volti a favorire la creazione di quartieri a basse emissioni e a limitato utilizzo del mezzo privato. Relativamente al nuovo programma regionale della Mobilità e dei Trasporti, previsto dalla l.r. 6/2012 "Disciplina del settore dei trasporti", il PRIA indica invece la necessità di individuare tra gli obiettivi prioritari quello della riduzione complessiva dei chilometri percorsi con il mezzo privato sia relativamente al trasporto di persone che delle merci. Il nuovo Programma Energetico Ambientale regionale (PEAR) sarà sinergico al PRIA in quanto concorrerà alla riduzione delle emissioni sia locali che a scala globale promuovendo misure in tema di risparmio energetico e di sviluppo di fonti energetiche rinnovabili."</i>	
			2. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO A partire proprio dall'analisi di contesto, il Piano individua appunto tra le linee di azione principali quelle del potenziamento del Trasporto Pubblico e la diffusione della mobilità sostenibile, individuando poi le specifiche misure da attuare. Il peso delle misure afferenti a tale settore è valutabile nella sua dimensione economica di piano che individua - per il settore "Trasporti su strada e mobilità" - circa 2.000 milioni di euro sul triennio 2013 - 2015, a fronte dei 45,2 milioni di euro per il settore "sorgenti stazionarie e uso razionale dell'energia" e dei 53 milioni di quello "attività agricole e forestali".	
			3. NON ACCOLTA Già il successivo Accordo interregionale firmato dai Presidenti nel 2007 prevedeva che le misure da adottare dovessero "essere di natura prevalentemente strutturale, cioè miranti ad agire sulle diverse sorgenti di emissione, in via contestuale, con obiettivi di riduzione delle stesse nel breve e medio termine". Le misure di emergenza sono state sostituite dunque dalle misure strutturali.	
			4. NON ACCOLTA IN SEDE DI PIANO MA ACCOLTA COME RICHIESTA GENERALE I documenti richiesti, non essendo strettamente legati al piano, non saranno allegati al piano stesso ma sono disponibili presso gli uffici della DG Ambiente, Energia e Reti .	
			5. NON ACCOLTA Il piano non è ingannevole in alcuna sua parte. I dati di emissione di PM10 primario, come esplicitamente descritto a pag. 26, sono quelli della figura 1.4 indicata. Tali dati, peraltro, rappresentano una media annua per tutte le sorgenti. Si tratta di dati di emissione.	
			I dati di source apportionment non sono dati di emissione, ma sono dati di ripartizione	

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

delle sorgenti così come valutati sulla base di campionamenti di PM10 effettuati in 10 stazioni di rilevamento lombarde durante il progetto. In questo caso si tiene conto anche del PM10 secondario che si forma in atmosfera, e dei fenomeni di trasporto. Il dato è però limitato ai singoli punti di prelievo. L'informazione non è sovrapponibile e non sostituisce la precedente. Infatti, la valutazione dell'efficacia delle misure deve essere effettuata sulla base della effettiva riduzione delle emissioni conseguibile e, pertanto, a partire dai dati di emissione dei diversi inquinanti alla fonte (e quindi, primari). I risultati del *source apportionment* sono utili in quanto possono confermare – a valle – quanto valutato a monte a livello di sorgenti. La loro rappresentatività è correlata però ai singoli punti di prelievo e temporale strettamente connessa al periodo di campionamento. In conclusione quindi i risultati dello studio JRC citati possono essere considerati informazioni integrative a supporto della conoscenza, ma certo non sostitutive di quelle degli inventari di emissione.

6. PARZIALMENTE ACCOLTA

Il piano recepisce il dettaglio che esplicita come le risultanze dello studio JRC-Ispira circa il raggiungimento di efficienze superiori al 90-95% sia relativo a filtri antiparticolato di tipo 'chiuso'. Tale dispositivo rappresenta appunto la migliore tecnologia disponibile per l'abbattimento del particolato primario. Ovviamente tali dispositivi non possono influire sulla componente gassosa dei motori diesel. Le misure del Piano relative alla diffusione di tali dispositivi antiparticolato riportano chiaramente che gli effetti esplicitati si rivolgono esclusivamente al particolato direttamente emesso (primario) (TPL-10, ES-2). Modalità di recepimento: il cap. 1 (pag. 31 Proposta di Piano) è così integrato:

"Le emissioni di particolato, tuttavia, vengono oggi controllate con estrema efficienza, come conferma sempre lo studio JRC, dai filtri antiparticolato che sono in grado di raggiungere efficienze superiori al 90- 95% (in caso di filtri di tipo 'chiuso')."

7. NON ACCOLTA IN SEDE DI PIANO MA ACCOLTA COME RICHIESTA GENERALE
I documenti richiesti, non essendo strettamente legati al piano, non saranno allegati al piano stesso ma, qualora non disponibili sul sito WEB, sono disponibili presso la DG Ambiente, Energia e Reti.

8. PARZIALMENTE ACCOLTA

Il piano recepisce il dettaglio temporale che esplicita l'attuazione di alcune specifiche misure. La valutazione complessiva dei provvedimenti regionali nell'ambito del programma di risanamento 2005 - 2010 è riportata nel grafico 3.2.2 di pag. 202. Il d.lgs. 155/10 (Allegato XV) non definisce diversamente le modalità di elaborazione degli "effetti riscontrati di tali provvedimenti" in riferimento alle informazioni su provvedimenti assunti precedentemente.

Modalità di recepimento: il par. 3.2 (pag. 101 Proposta di Piano) è così integrato:

"... il rilascio dell'autorizzazione a tutte le attività industriali A.I.A. (Autorizzazioni Integrate Ambientali - 780 aziende di competenza regionale) ai sensi del d.lgs. 59/05 e snti di recepimento della Direttiva CE 96/61/CE. . Con queste autorizzazioni, avvenute tra il 2006 e il 2008,

...

• sulle acciaierie (22 sul territorio regionale)

• la diffusione del Sistema Monitoraggio Emissioni (S.M.E.): in Lombardia 186 impianti comprendenti tutti gli impianti di incenerimento rifiuti, le centrali termoelettriche, cementifici, vetrerie, raffinerie, altri grandi impianti, sono dotati di sistemi di monitoraggio in continuo al camino dei parametri fisici dei fumi (portata, temperatura, umidità) e delle concentrazioni dei principali inquinanti (a partire dagli anni '90)..."

9. PARZIALMENTE ACCOLTA

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

	<p>Modalità di recepimento: il par. 3.3 (pag. 105 Proposta di Piano) è così integrato: <i>...Infatti, all'interno del bacino padano l'inquinamento, in particolare da polveri sottili, in inverno ha carattere strutturale e non episodico per cui è inappropriato parlare di episodi emergenziali e imprevedibili stante l'estensione sia territoriale che temporale del fenomeno. Mediamente, infatti, i superamenti del valore giornaliero di 50 microg/mc viene superato circa 100 volte in un anno a Milano (negli ultimi anni). Di fronte a tale situazione, determinata in massima parte dalle condizioni meteorologiche e orografiche della valle del Po, le uniche misure efficaci sono di tipo strutturale e estese su un'ampia porzione di territorio e permanenti per tutto il periodo invernale o addirittura, per talune, annuale. Quindi, avendo sempre come riferimento la tutela della salute dei cittadini, il Piano punta ad attuare numerose misure sinergiche di ben più ampio respiro ed efficacia rispetto ad interventi emergenziali ad hoc. Per quanto riguarda invece l'ozono estivo, si valuterà l'opportunità, sulla base di più recenti evidenze o di ulteriori indicazioni che dovessero emergere in ambito europeo, di implementare il piano ozono attualmente vigente (DGR n.3761/2012)."</i></p> <p>10. ACCOLTA</p> <p>Modalità di recepimento: il par. 3.3 (pag. 105 Proposta di Piano) è così integrato: <i>"Un esempio di confronto tra la Regione Lombardia e la media della UE27 è riportato nel grafico che segue (grafico e tabella – legenda: Figura 3.3 - Confronto delle emissioni pro-capite e pro-PIL tra la Lombardia e la media della UE27 (e fonte dei dati utilizzati))"</i></p> <p>11. NON ACCOLTA</p> <p>I principi e gli obiettivi del piano sono ben esplicitati. Il riferimento agli impatti socio-economici rilevanti sulla popolazione sono incontestabili come dimostrato anche dalle osservazioni/contributi pervenuti in fase di consultazione pubblica del piano stesso nonché osservati direttamente dall'attuazione di misure passate.</p> <p>12. NON ACCOLTA</p> <p>Il Piano esplicita la difficoltà di rientro nei limiti in particolare per le polveri sottili, per il biossido di azoto e per l'ozono; tale difficoltà è un elemento comune tra le regioni del bacino padano nonché tra gli Stati membri dell'Unione europea. Infatti come recentemente sottolineato dalla Commissione in occasione della consultazione pubblica per la revisione della Strategia Tematica sull'inquinamento atmosferico (rif. Explanatory notes accompanying the public consultation), gli standard per il PM10, NO2 e ozono sono largamente superati in molti Paesi in Europa. Per esempio per il PM10 sono state attivate procedure di infrazione per 18 Stati membri (vedasi anche il rapporto annuale dell'EEA www.eea.europa.eu).</p> <p>Il Piano costituisce adeguata istruttoria ai sensi dell'art.9, comma 9, del d.lgs. 155/10 finalizzata alla richiesta di misure nazionali che rafforzino l'efficacia dei singoli piani regionali. Il Piano individua gli ambiti di intervento e le misure specifiche che il Stato potrebbe adottare su materie di propria competenza o su materie che esigano principi di attuazione uniformi su tutto il territorio nazionale anche per ragioni di non alterazione del mercato. La valutazione specifica di efficacia di tali misure nazionali individuate non può essere fatta da Regione Lombardia (e in generale dalle singole regioni) ma deve essere fatta dallo Stato in ragione del proprio ruolo istituzionale che, insieme ad altri elementi, dovrà anche decidere il grado di implementazione della misura.</p> <p>13. NON ACCOLTA</p> <p>Il Piano ha carattere di trasversalità e di integrazione delle politiche che si esprime anche con le numerose misure previste nei diversi settori. Non interviene con norme operative e regolamentari sugli strumenti di pianificazione nei settori non di competenza, pur</p>
--	---

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

	<p>contenendo orientamenti agli stessi strumenti di pianificazione di settore i quali potranno a loro volta individuare vincoli o prescrizioni specifiche nell'attuazione di singole misure (con particolare riferimento alla realizzazione di opere infrastrutturali peraltro soggette a procedure specifiche di VIA/VAS).</p> <p>14. NON ACCOLTA</p> <p>L'anno di riferimento scelto è il 2010 (base quinquennale) indipendentemente dai valori rilevati dalle centraline. Il 2010 è l'anno in cui doveva essere raggiunto il limite per l'NO2 e l'anno in cui cominciava a valere il valore obiettivo per il PM2.5. Anche la deroga per il PM10 prevedeva come punto di arrivo il giugno 2011 (a metà quindi tra 2010 e 2011). Peraltro lo sviluppo degli scenari di qualità dell'aria hanno rilevato il non rientro complessivo nei limiti e quindi comunque le conclusioni del Piano non cambierebbero.</p> <p>15. NON ACCOLTA</p> <p>La proposta di Piano non include tra le proprie misure la realizzazione di nuove strutture stradali o autostradali. Mancando tale previsione il Piano, correttamente, non ne ha valutato gli effetti. Quelle già pianificate/programmate o in fase di realizzazione non potevano essere valutate all'interno di questo strumento di pianificazione. Il riferimento citato è relativo allo studio ARPA (allegato 2) circa la valutazione di un primo pacchetto di misure ipotizzabili che vedeva anche la valutazione degli effetti di riduzione delle "code" (fluidificazione del traffico) per effetto di un nuovo tratto stradale (peraltro positivo) ma che poi in sede di individuazione del pacchetto finale di misure non è stato più inserito.</p> <p>15.1. NON ACCOLTA</p> <p>Il Piano si inserisce nella vigente cornice programmatica della mobilità e dei trasporti. Il Piano individua, nella misura TPL-19, la necessità di redazione del nuovo programma regionale della mobilità e dei trasporti.</p> <p>15.2. NON ACCOLTA</p> <p>Le misure individuate dal Piano sono di competenza regionale. Le azioni di regolamentazione del traffico veicolare sono riportate nelle misure TP1 - TP2 - TP3 e il progetto di car sharing è contemplato all'interno della misura TPL-9. Il potenziamento della rete infrastrutturale già programmata non è oggetto di questo Piano.</p> <p>15.3. PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>A seguito dell'approvazione del nuovo bilancio pluriennale 2013/2015 (DGR n. 4518/12) sono state inseriti i dettagli richiesti nel documento di Piano. Le risorse indicate nel PRIA per la realizzazione delle misure sono risorse che hanno una propria copertura finanziaria in coerenza con quanto determinato nell'ultimo documento di bilancio pluriennale approvato e con le assegnazione dei fondi comunitari e statali già avvenute. Il PRIA, anche in ragione dei bilanci annuali o pluriannuali, aggiornerà il quadro delle risorse autonome regionali destinate alle misure. Le risorse comunitarie e statali assegnate - essendo risorse vincolate alla realizzazione di determinati interventi o progetti - saranno indipendenti dalle future scelte e modifiche di bilancio e non potranno subire una diversa destinazione.</p> <p>Modalità di recepimento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il paragrafo 4.8 'Dimensione economica del piano (pag. 229 della proposta di Piano) viene così integrato: <p>"... Si è quindi indicato all'interno delle singole schede le risorse complessivamente disponibili per la realizzazione di ciascuna misura senza distinguere, nel caso di quelle misure principalmente rivolte ad altre finalità, la parte di spesa che contribuisce direttamente alla riduzione delle emissioni atmosferiche.</p> <p><i>La risorse indicate per la realizzazione delle misure sono risorse che hanno una propria</i></p>
--	--

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

copertura finanziaria in coerenza con quanto determinato nell'ultimo documento di bilancio pluriennale approvato e con le assegnazione dei fondi comunitari e statali già avvenute.

...
 Il PRIA, anche in ragione dei bilanci annuali o pluriennuali, aggiornerà il quadro delle risorse autonome regionali destinate alle misure. Le risorse comunitarie e statali assegnate - essendo risorse vincolate alla realizzazione di determinati interventi o progetti - saranno indipendenti dalle future scelte e modifiche di bilancio e non potranno subire una diversa destinazione. Per tutte le risorse autonome regionali e per le risorse statali e comunitarie che transitano per il bilancio regionale nelle schede viene indicata l'unità previsionale di base (U.P.B.) del bilancio di previsione su cui le spese indicate trovano copertura.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte si indica di seguito il totale delle risorse disponibili nel triennio 2013-2015 per ciascun settore di intervento:

- 1- sorgenti stazionarie e uso razionale dell'energia - E: 63,84 Mln €
- 2- trasporti su strada e mobilità (escluso autostrade e interventi sulle linee ad alta velocità) - T: circa 2.725 Mln €
- 3- attività agricole e forestali - A: 64,79 Mln € "
- l'Allegato 3 della Proposta di Piano viene integrato con le risorse finanziarie nelle singole schede relative alle misure.

15.4. NON ACCOLTA

La stima della valutazione da traffico nello scenario di intervento è stata basata sulla stima dell'evoluzione generale della domanda di mobilità basata sul trend tendenziale dei consumi di combustibili da autotrazione ricavati sul bollettino petrolifero del ministero dello Sviluppo Economico (elaborazione FINLOMBARDA). Per quanto riguarda la determinazione dei fattori di emissioni, effettuate da ARPA per l'aggiornamento dell'inventario regionale o per la stima di proiezioni emissive, vengono seguite le indicazioni delle metodologie di riferimento internazionali. La EMEP/EEA GB (Guide Book) individua in COPERT il metodo e i fattori di emissioni da utilizzare nell'ambito dell'inventario e delle proiezioni per la stima del contributo del traffico autoveicolare (http://www.tfeip-secretariat.org/emep-eea-guidebook/). La GB viene aggiornata dalla Task Force on Emission Inventories and Projections (TFEIP) che, nell'ambito della UNECE Convention on Long-range Transboundary Air Pollution, raduna esperti da tutta Europa provenienti da enti istituzionali, privati, di ricerca, attivati anche in alcuni gruppi di lavoro tematici per le sorgenti principali (Expert Panel). Le informazioni relative alla metodologia COPERT sono disponibili al seguente link da <http://www.emisia.com/copert/General.html>), da cui è tratta la breve descrizione che segue: " COPERT 4 is a software tool used world-wide to calculate air pollutant and greenhouse gas emissions from road transport. The development of COPERT is coordinated by the European Environment Agency (EEA), in the framework of the activities of the European Topic Centre for Air Pollution and Climate Change Mitigation. The European Commission's Joint Research Centre manages the scientific development of the model. COPERT has been developed for official road transport emission inventory preparation in EEA member countries. However, it is applicable to all relevant research, scientific and academic applications ". Pertanto lo sviluppo scientifico del COPERT è gestito dal JRC che, peraltro, nell'ambito della citata TFEIP, è co-chair nell'Expert Panel on Transport. (<http://www.tfeip-secretariat.org/expert-panels-transport/>).

Peraltro lo sviluppo degli scenari di qualità dell'aria ha rilevato il non completo rientro nei limiti e quindi comunque le conclusioni del Piano non cambierebbero. Si tenga conto che

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

22	07/01/2013 (prot. N.T.1.2 013.0 00050 9 del 09/01/2013)	Franco Cei	<p>Suggerimenti di azioni da parte dei Comuni per ridurre la formazione di polveri sottili:</p> <p>a) Piano neve: controllare che la sabbia utilizzata non sia eccessivamente friabile e polverosa e prevedere lavaggi strada supplementari dopo le nevicate;</p> <p>b) in occasione di superamenti dei limiti di PM10: prevedere lavaggi strada supplementari.</p>	<p>l'attuale periodo di recessione economica ha indotto una contrazione dei consumi (con particolare riferimento ai carburanti per autotrazione) che di fatto portano ad una sovrastima degli impatti derivanti dal comparto traffico valutate dal Piano che risulta pertanto prudenziale. Nei futuri aggiornamenti del piano si terrà conto della profonda fase recessiva 2011- 2013. . Relativamente alla valutazione all'interno del Piano delle opere infrastrutturali già programmate si precisa che le medesime sono già state oggetto di valutazione complessiva specifica, anche relativamente alla componente 'qualità dell'aria', all'interno delle VIA dei singoli progetti.</p> <p>16. NON ACCOLTA</p> <p>Il Rapporto Ambientale riporta in modo completo ed esaustivo le relazioni e gli impatti su tutte le matrici ambientali. Relativamente alla componente "qualità dell'aria", il Rapporto Ambientale correttamente rileva il non completo rientro nei limiti fissati dalla normativa mettendo tuttavia in evidenza il rispetto dell'obiettivo del Piano di riduzione e contenimento delle emissioni: le misure individuate hanno infatti effetti positivi di mitigazione e quindi di tutela della salute. Il Piano individua, oltre al pacchetto di misure, le linee programmatiche di indirizzo agli altri strumenti di pianificazione che dovranno poi essere recepite ed attuate per i rispettivi settori di competenza.</p> <p>COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO</p> <p>L'osservazione riguarda interventi puntuali di competenza dei Comuni e non dà luogo a una specifica modifica del PRIA. Il tema del risollevarmento è già stato individuato nel PRIA come oggetto di future linee di ricerca.</p> <p>//</p>
23	07/01/2013 (prot. N.T.1.2 013.0 00037 2 del 08/01/2013)	ASL Milano	<p>1) l'installazione di dispositivi antiparticolato per i veicoli commerciali diesel (misura TP-2) sia adottata anche per i veicoli per trasporto persone</p> <p>2) a integrazione dell'istituzione di ZTL (misure TP-4 e TP-5) siano previste aree di sosta per i veicoli provenienti da aree esterne e potenziato il trasporto pubblico urbano e interurbano</p> <p>3) i nuovi impianti della rete di distribuzione di metano e GPL (misura TP-11) siano preferibilmente installati in aree dismesse e già utilizzate per lo stesso scopo evitando nuova occupazione di suolo</p> <p>4) lo snellimento procedurale per la valutazione del rischio sui nuovi</p>	<p>1) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. La misura TP-1 e TP-2 prevedono la possibilità di installazione di dispositivi antiparticolato per veicoli trasporto merci e persone</p> <p>2) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO: le aree di sosta e l'intermodalità saranno considerate nella misura che riguarda le ZTL. Lo sviluppo del TPL è una delle linee di azione del piano.</p> <p>3) 4) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO: i criteri saranno considerati nella fase operativa di realizzazione degli impianti. 5)6)7)8) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO: i criteri indicati saranno considerati nella fase operativa di realizzazione degli impianti/opere.</p> <p>9) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. L'indicazione sarà tenuta in considerazione nell'attuazione della misura.</p> <p>10) NON ACCOLTA. Si conferma l'attribuzione alle misure ES-3 e ES-4 di tempi di attivazione "Breve/medio periodo" come indicato nelle rispettive schede, tenendo conto delle osservazioni pervenute da altri soggetti che chiedono per tali misure un basso livello di priorità, rimandando comunque alla fase attuativa delle misure stesse la verifica della loro applicabilità già nel breve periodo, tenendo conto che alcune pratiche sono già in uso.</p>

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

	<p>Impianti (misura TP-15) non dovrà comportare una diminuzione dell'attenzione sui rischi della presenza di depositi di metano e GPL</p> <p>5) oltre a potenziare e riqualificare le reti e la flotta (misure TPL-3 e TPL-4) garantire maggiori puntualità del servizio ferroviario e coordinamento orario fra trasporto pubblico su gomma e su ferro</p> <p>6) suddividere più equamente gli abbonamenti per categorie ed età (esempio: tariffe studenti anche per abbonamenti integrati)</p> <p>7) le piste ciclabili previste (misura TPL-7) siano progettate secondo i seguenti requisiti:</p> <p>A. distinzione itinerari (extraurbani, urbani, di quartiere)</p> <p>B. continuità in presenza di intersezioni e ostacoli (ferrovie, autostrade...)</p> <p>C. capillarità dei percorsi rispetto alle aree di interesse (svago, servizi, posti di lavoro...)</p> <p>D. riconoscibilità</p> <p>E. sicurezza</p> <p>F. regolare manutenzione ordinaria</p> <p>G. presenza di aree di sosta/parcheggio sicure e possibilmente sorvegliate</p> <p>8) lo spostamento del traffico pesante dalla rete stradale ordinaria (TPL-17) sia indirizzato verso il trasporto multimodale anziché sulla rete autostradale, attraverso la riqualificazione e potenziamento di stazioni ferroviarie presenti in ambito cittadino con sistemi che si integrino a quelli indicati nella misura TPL-5</p> <p>9) nella semplificazione amministrativa per l'adozione di sistemi a pompe di calore (misura ER-6) considerare regole per preservare la falda da</p>	

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

<p>contaminazioni dovute a imprecisa installazione degli stessi 10) le misure ES-3 e ES-4 siano attuate con orizzonte temporale 1 (entro 3 anni)</p>	<p>La Provincia di Como chiede: 1) approfondire la misura di limitazione della circolazione dei veicoli euro 3 prevedendo in alternativa l'incentivazione all'installazione di filtri in luogo della sostituzione dei veicoli, in considerazione dell'elevato numero di mezzi Euro 3 circolante e dell'impatto economico-sociale. 2) regolamentazione e rinnovo apparecchi a biomassa devono essere valutati bene in relazione agli effetti conseguenti sulla gestione dei boschi e del territorio; 3) valutare lo sviluppo del fotovoltaico in relazione alla leva della semplificazione amministrativa per evitare consumo del suolo e il contrasto degli interessi con la tutela degli aspetti urbanistici, paesaggistici, ambientali; 4) valutare attentamente lo sviluppo dei mini idroelettrico in relazione all'equilibrio degli ecosistemi dei torrenti montani e dell'equilibrio idrogeologico dei versanti; servono criteri autorizzativi più rispettosi dei sistemi naturali in cui si localizzano gli impianti.</p>	<p>1) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - il Piano prevede di accompagnare le misure di limitazione con misure di incentivazione per la sostituzione dei veicoli o l'installazione di filtri antiparticolato o l'installazione di impianti a gas (se a benzina). Le misure di incentivazione saranno realizzate in funzione delle risorse disponibili e saranno discusse con i soggetti portatori di interessi; 2) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - il sistema delle misure proposte mira ad una disciplina del settore dei piccoli impianti di combustione domestica della biomassa legnosa al fine di integrare gli obiettivi del cambiamento climatico con quelli dell'inquinamento locale. Il sistema di misure comprende azioni di comunicazione, di classificazione, di regolamentazione dell'installazione e dell'utilizzo di tali impianti, nell'ottica di uno sviluppo sostenibile della tecnologia e della valorizzazione della risorsa legna. Anche il settore del bosco legno beneficerà degli interventi previsti, anche attraverso azioni specifiche previste nel PRIA per lo sviluppo della relativa filiera bosco-legno. Solo per gli impianti a più bassa efficienza e più inquinanti si prevede l'applicazione di divieti di utilizzo (in presenza di altri sistemi di riscaldamento) in estensione ai divieti attualmente vigenti. 3) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - lo sviluppo della misura tiene già conto delle indicazioni ricevute. 4) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - lo sviluppo della misura tiene già conto delle indicazioni ricevute.</p>	<p>L'osservazione c) è accolta nel Rapporto Ambientale, nel quale risultano integrate al par. 6.3.2 le seguenti tabelle: • tabella 6-1, che riporta gli indicatori di contesto ambientale, nonché la loro correlazione agli obiettivi di sostenibilità;</p>
<p>24 07/01/2013 (prot. N. T1.20 13.00 00224 del 07/01/2013)</p> <p>Provincia di Como</p>	<p>La Provincia di Como chiede: 1) approfondire la misura di limitazione della circolazione dei veicoli euro 3 prevedendo in alternativa l'incentivazione all'installazione di filtri in luogo della sostituzione dei veicoli, in considerazione dell'elevato numero di mezzi Euro 3 circolante e dell'impatto economico-sociale. 2) regolamentazione e rinnovo apparecchi a biomassa devono essere valutati bene in relazione agli effetti conseguenti sulla gestione dei boschi e del territorio; 3) valutare lo sviluppo del fotovoltaico in relazione alla leva della semplificazione amministrativa per evitare consumo del suolo e il contrasto degli interessi con la tutela degli aspetti urbanistici, paesaggistici, ambientali; 4) valutare attentamente lo sviluppo dei mini idroelettrico in relazione all'equilibrio degli ecosistemi dei torrenti montani e dell'equilibrio idrogeologico dei versanti; servono criteri autorizzativi più rispettosi dei sistemi naturali in cui si localizzano gli impianti.</p>	<p>a. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - il PRIA non prevede tra le proprie misure di miglioramento della qualità dell'aria la programmazione di nuove opere stradali e aeroportuali. Per le misure previste dal Piano per il miglioramento della qualità dell'aria sono stati prodotti scenari emissivi e di qualità dell'aria al 2015 e al 2020. L'analisi degli effetti della situazione vigente - che include gli impatti delle infrastrutture e degli insediamenti esistenti (tra cui autostrade e aeroporti) - sono nel cosiddetto scenario base e scenario CLE al 2015 e 2020. Tali scenari sono stati valutati sull'intero territorio</p>	<p>L'osservazione c) è accolta nel Rapporto Ambientale, nel quale risultano integrate al par. 6.3.2 le seguenti tabelle: • tabella 6-1, che riporta gli indicatori di contesto ambientale, nonché la loro correlazione agli obiettivi di sostenibilità;</p>
<p>25 07/01/2013 (prot. N. T1.20 13.00 00276 del</p> <p>Regione Piemonte</p>	<p>a. carenza di analisi delle azioni e degli effetti sui territori confinanti con riferimento alle infrastrutture stradali e aeroportuali; b. attenzione alle possibili</p>	<p>a. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - il PRIA non prevede tra le proprie misure di miglioramento della qualità dell'aria la programmazione di nuove opere stradali e aeroportuali. Per le misure previste dal Piano per il miglioramento della qualità dell'aria sono stati prodotti scenari emissivi e di qualità dell'aria al 2015 e al 2020. L'analisi degli effetti della situazione vigente - che include gli impatti delle infrastrutture e degli insediamenti esistenti (tra cui autostrade e aeroporti) - sono nel cosiddetto scenario base e scenario CLE al 2015 e 2020. Tali scenari sono stati valutati sull'intero territorio</p>	<p>L'osservazione c) è accolta nel Rapporto Ambientale, nel quale risultano integrate al par. 6.3.2 le seguenti tabelle: • tabella 6-1, che riporta gli indicatori di contesto ambientale, nonché la loro correlazione agli obiettivi di sostenibilità;</p>

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

<p>07/01/2013 e (prot. N. T.1.20 13.00 00812 del 14/01/2013)</p>	<p>incidenze su SIC e ZPS posti sul confine con Regione Piemonte. In particolare la misura EE-7 circa l'illuminazione pubblica dovrà tenere conto delle abitudini ecologiche dei chiroterifi introducendo tipologia di corpi illuminanti compatibili. Anche le misure in ambito agricolo dovranno essere attuate in funzione della presenza di SIC e ZPS.</p> <p>c. Il piano di monitoraggio deve individuare gli specifici indicatori ed eventualmente essere coordinato con gli altri monitoraggi previsti dalla pianificazione settoriale.</p>	<p>regionale, fino alle aree di confine, per gli inquinanti PM10, NO2 e Ozono e sono riportati nel documento di Piano.</p> <p>b. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. L'analisi sulle possibili incidenze del Piano su SIC e ZPS è stata oggetto di specifica valutazione all'interno dello Studio di Incidenza.</p> <p>c. ACCOLTA . Il Rapporto Ambientale che accompagna il Piano ha aggiornato il sistema di monitoraggio definendo gli specifici indicatori.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • tabelle 6-2, 6-3, 6-4 che esplicitano la correlazione tra le misure di PRIA e gli indicatori di contesto, suddivisi per componente ambientale; • tabella 6-5, che riporta gli indicatori di processo. <p>Si precisa che la definizione puntuale degli indicatori di impatto sarà svolta nella fase attuativa del PRIA, in collaborazione con le Direzioni Generali di Regione Lombardia rispettivamente responsabili dell'attuazione delle misure di PRIA, nonché con ARPA Lombardia, come integrato nel par. 6.4.1 "Nel caso della governance interna, l'interazione dovrà avvenire, nella fase di attuazione e gestione del Piano, in ambito istituzionale, fra la Direzione Generale Ambiente Energia e Reti responsabile dell'aggiornamento del PRIA e le altre Direzioni Generali di Regione Lombardia responsabili dell'attuazione di misure di PRIA, nonché ARPA Lombardia, quale soggetto detentore dei dati di contesto e preposto al monitoraggio ambientale."</p>
<p>26 08/01/2013 (prot. N. T.1.20 13.00 00410 del 09/01/2013)</p>	<p>ARPA Lombardia</p>	<p>1. PARZIALMENTE ACCOLTA - Regione Lombardia rende già disponibili un insieme di informazioni e buone pratiche al cittadino attraverso i siti istituzionali regionali e di ARPA. Il Piano prevede campagne di informazione/comunicazione al cittadino in particolare per mobilità sostenibile (TP-6) e per corretto utilizzo biomasse legnose (ER-1). Il PRIA considera importante il tema e per questo prevede il proseguimento e ulteriore sviluppo di azioni di comunicazione attraverso l'uso del web.</p> <p>Modalità di recepimento: il paragrafo 3.4.6 "Informazione, formazione e partecipazione" (pag. 111 Proposta di Piano) viene così integrato:</p> <p>"...Nello specifico Regione Lombardia migliorerà l'accesso al pubblico delle informazioni relative all'andamento dello stato della qualità dell'aria avvalendosi anche del supporto di ARPA utilizzando maggiormente i canali web e i nuovi strumenti di comunicazione. In particolare verrà attivato un piano informativo ai cittadini circa le buone pratiche da seguire per contribuire quotidianamente al contenimento delle emissioni e per ridurre l'esposizione durante i periodi più critici per l'accumulo/formazione degli inquinanti in atmosfera (in particolare in inverno per il PM10 e in estate per l'ozono) indicando i comportamenti da assumere quale strategia di autodifesa."</p> <p>3. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO: la relazione tra piani è già considerata all'interno dei documenti.</p> <p>4. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. Le proposte saranno tenute in considerazione nell'attuazione delle misure.</p> <p>5. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - Il PRIA contiene misure (in particolare le misure TM) scaturite dai lavori del Tavolo regionale per la mobilità delle merci costituito presso la DG Infrastrutture e mobilità, il quale ha tra gli obiettivi lo sviluppo dell'intermodalità in particolare volta al trasporto su ferro e la distribuzione</p>	<p>1. PARZIALMENTE ACCOLTA - Regione Lombardia rende già disponibili un insieme di informazioni e buone pratiche al cittadino attraverso i siti istituzionali regionali e di ARPA. Il Piano prevede campagne di informazione/comunicazione al cittadino in particolare per mobilità sostenibile (TP-6) e per corretto utilizzo biomasse legnose (ER-1). Il PRIA considera importante il tema e per questo prevede il proseguimento e ulteriore sviluppo di azioni di comunicazione attraverso l'uso del web.</p> <p>Modalità di recepimento: il paragrafo 3.4.6 "Informazione, formazione e partecipazione" (pag. 111 Proposta di Piano) viene così integrato:</p> <p>"...Nello specifico Regione Lombardia migliorerà l'accesso al pubblico delle informazioni relative all'andamento dello stato della qualità dell'aria avvalendosi anche del supporto di ARPA utilizzando maggiormente i canali web e i nuovi strumenti di comunicazione. In particolare verrà attivato un piano informativo ai cittadini circa le buone pratiche da seguire per contribuire quotidianamente al contenimento delle emissioni e per ridurre l'esposizione durante i periodi più critici per l'accumulo/formazione degli inquinanti in atmosfera (in particolare in inverno per il PM10 e in estate per l'ozono) indicando i comportamenti da assumere quale strategia di autodifesa."</p> <p>3. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO: la relazione tra piani è già considerata all'interno dei documenti.</p> <p>4. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. Le proposte saranno tenute in considerazione nell'attuazione delle misure.</p> <p>5. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - Il PRIA contiene misure (in particolare le misure TM) scaturite dai lavori del Tavolo regionale per la mobilità delle merci costituito presso la DG Infrastrutture e mobilità, il quale ha tra gli obiettivi lo sviluppo dell'intermodalità in particolare volta al trasporto su ferro e la distribuzione</p>

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

		<p>legati alla gestione del sedimento in seguito allo sbarramento del corpo idrico;</p> <p>9. ER-6: attenzione ai potenziali impatti legati alla restituzione delle acque prelevate;</p> <p>10. ER-11: considerare il sistema edificio-impianti;</p> <p>11. Integrare la norma UNI 10458 e approfondire potenziali impatti riferiti alla produzione di biogas (digestato e inquinamento acustico);</p> <p>Proposta di Piano</p> <p>12. ER-7: approfondire il reale fabbisogno di acqua calda sanitaria (acs) negli EEPP e il relativo consumo di energia. Finalizzare la misura sia alla produzione di acs che al riscaldamento;</p> <p>13. EE-9: destinare gli incentivi per fonti fossili a impianti esistenti poiché si potrebbe limitare lo sviluppo di tecnologie basate su fer.</p>	<p>08/01/2013 (prot. N. T1.20 13.00 004-12 del 09/01/2013)</p>	<p>27</p>	<p>urbana delle merci. Attraverso il Tavolo sarà declinata in modo condiviso la fase attuativa di tali misure o individuate ulteriori azioni.</p> <p>6 e 7. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - nello sviluppo delle misure si terrà conto delle migliori tecnologie disponibili e del quadro normativo esistente;</p> <p>8. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - nello sviluppo delle misure si terrà conto delle migliori tecnologie disponibili.</p> <p>9, 10, 11, 12 e 13. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - nello sviluppo delle misure si terrà conto delle migliori tecnologie disponibili e del quadro normativo esistente.</p>	<p>a) b) c) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - nello sviluppo delle misure si terrà conto delle proposte avanzate.</p> <p>d) NON ACCOLTA.</p> <p>L'apposizione di vetrofanie per il riconoscimento della classe emissiva dei veicoli è declinata nella misura TP-12. L'attuale disponibilità di nuove tecnologie informatiche e di geo-localizzazione suggerisce infatti l'adozione di sistemi di riconoscimento più efficaci rispetto a vetrofanie tradizionali adesive. In tal senso, la misura prevede in prima attuazione una sperimentazione con il Comune di Milano tramite dispositivo elettronico installato a bordo del veicolo e correlazione con il progetto "Free flow" autostradale.</p>	
		<p>Apprezzamento per i numerosi richiami alla mobilità elettrica che accolgono le proposte precedentemente avanzate.</p> <p>Suggerimento di completare con:</p> <p>a) valutazione quantitativa dell'impatto in termini di risparmio di fonti energetiche, anche demandando a un documento successivo;</p> <p>b) analisi del potenziale di diffusione di veicoli elettrici nelle flotte per le quali le elevate concorrenze annuali e i conseguenti minori costi di esercizio bilanciano almeno in parte il maggior investimento iniziale per l'acquisto di veicoli elettrici, richiedendo quindi minori incentivi economici pubblici;</p> <p>c) orientamenti ai Comuni per l'individuazione secondo criteri omogenei di misure regolatorie</p>	<p>CEI-CIVES</p>				

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

		<p>per favorire la mobilità elettrica; d) riconsiderare l'opportunità di ricorrere, parallelamente ai sistemi elettronici, a vetrofanie da apporre ai veicoli.</p>		
28	08/01/2013 (prot. N. T1.20 13.00 00313 del 08/01/2013)	Parco delle Orobie Valtellinesi	<p>Condivisione impostazione e strategie del PRIA. Il divieto d'uso di apparecchi domestici a bassa efficienza alimentati a biomassa legnosa potrebbe creare criticità negli edifici rurali non ristrutturati, dove il focolare aperto è elemento caratteristico dell'architettura locale. Rappresenta inoltre il sistema tradizionale di riscaldamento del latte nel ciclo produttivo dei formaggi e nella cottura di cibi tipici.</p>	<p>COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. L'uso di focolari aperti per la cottura di cibi non è oggetto di regolamentazione, così come l'uso quale unica fonte di riscaldamento.</p>
29	08/01/2013 (prot. N. T1.20 13.00 00475 del 09/01/2013)	Comune di Gallivola	<p>Il Comune esprime parere favorevole in relazione anche alla presenza del SIC</p>	//

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

30	09/01/2013 (prot. N. T1.20 13.00 00480 del 09/01/2013)	Comunità Montana Parco Alto Garda Bresciano	L'ente, esaminata la documentazione visionabile su SIVAS, non avanza alcuna osservazione.	//	
31	17/01/2013 (prot. N. T1.20 13.00 01142 del 17/01/2013)	Parco Oglio Nord	L'Ente esprime parere favorevole	//	
32	11/01/2013 (prot. N. T1.20 13.00 00719 del 11/01/2013)	CISL Lombardia	L'associazione : a. chiede inserimento nei bandi di gara del TPL di sistemi premianti per le aziende che garantiscono uso di mezzi non inquinanti; b. favorire impiego di lavoratori in mobilità nelle attività di manutenzione dei boschi e riforestazione; c. criticità nell'applicazione immediata del free-flow autostradale che porterebbe ad esuberanti di lavoratori nelle autostrade esistenti; d. coinvolgimento delle associazioni di categoria degli imprenditori e dei lavoratori nell'attuazione della misura TPL-17.	a. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - nell'attuazione della misura si terrà conto di quanto indicato. b. NON ACCOLTA - la materia non è pertinente al Piano. c. e d. PRESA D'ATTO - COERENTE CON IL PIANO . Nell'attuazione delle singole misure saranno coinvolti i diversi soggetti interessati.	
33	14/01/2013 (prot. N. T1.20 13.00 00809 del 14/01/2013)	Paolo Sassetti	La nota indica la possibilità di intervenire su 1) metanizzazione trasporti pubblici su gomma; 2) incentivazione biciclette elettriche; 3) abbattimento del particolato su mezzi vetusti da cantiere.	1) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - il Piano prevede il rinnovo del parco autobus con mezzi ecologici comprendendo l'alimentazione a metano (misura TPL-13). 2) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - lo sviluppo della mobilità elettrica da un lato e dell'utilizzo della bicicletta quale mezzo per gli spostamenti di piccolo raggio sono obiettivi posti alla base di alcune azioni del PRIA (TP-13 e TPL-7). 3) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO -l'installazione di filtri su mezzi da cantiere è una misura contenuta nel PRIA (ES-2)	

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

34	14/01/2013 (prot. N. T1.20 00808 del 14/01/2013)	iDLOS Amsterdam	La nota mette in evidenza il ruolo (in termini quantitativi e di pericolosità) delle polveri sottili derivanti dai sistemi frenanti dei veicoli e propone di effettuare una sperimentazione dell'efficacia dei propri dispositivi per la captazione delle polveri dai sistemi frenanti da realizzarsi in Lombardia sui mezzi dei TPL	NON ACCOLTA - Il tema delle emissioni di polveri da sistemi frenanti è noto a Regione Lombardia, tanto che in un documento congiunto insieme alle regioni del Bacino Padano hanno richiesto alla Commissione Europea a Bruxelles il 12 giugno 2011 (firmato complessivamente da 12 regioni, tra queste Regione Lombardia) di intraprendere sul tema azioni specifiche. Il ruolo assunto dalle polveri sottili è infatti crescente in termini percentuali in ragione della diminuzione delle emissioni primarie allo scarico che sta avvenendo nei veicoli di nuova generazione. Nei veicoli di nuova generazione, infatti, le emissioni da usura pneumatici e freni sono prevalenti rispetto a quelle allo scarico. Il PRIA prevede su questo tema la necessità di un approfondimento conoscitivo specifico, eventualmente attraverso lo sviluppo di una ricerca. Ciò detto, la nota chiede di effettuare una sperimentazione in Lombardia per provare l'efficacia di un dispositivo di proprietà denominato KAPTOR. Posto che per competenza e per maggiore efficacia questo tema dovrebbe essere posto ad interlocutori di livello superiore a quello regionale (come ad esempio allo Stato e alla UE) non è possibile accogliere la proposta in sede di PRIA. Ogni decisione è rimandata a successive valutazioni.	
35	14/01/2013 (prot. N. T1.20 13.00 00857 del 14/01/2013)	Comune di Cislago	Il comune in relazione alla proposta di piano non ha nulla da rilevare	//	
36	08/01/2013 e 07/01/2013 (prot. N. T1.20 13.00 02022 del 28/01/2013)	Comune di Sondrio-Ass. Sciarena -	Nella nota del 7/1/13 e in sede di Conferenza di Valutazione dell'8/1/13, l'assessore richiede: a. predisposizione di campagna di comunicazione ai cittadini specifica su uso di biomasse legnose in ambito domestico; b. misure specifiche per i fondovalle in quanto gli inquinanti tendono ad accumularsi; c. stanziamento di fondi per la raccolta dei residui di potatura posto il divieto di bruciatura in loco. d. finanziamenti specifici per sostituzione vecchie stufe a legna	a. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO, già prevista all'interno della misura ER-1 b. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO, la misura ER-3 si estenderà anche ai fondovalle; c. e d. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. La misura ER-4 prevede già la promozione della sostituzione degli apparecchi obsoleti, anche tramite misure di incentivazione compatibilmente con le disponibilità finanziarie regionali. Nell'ambito di una eventuale disponibilità finanziaria verrà valutata anche la possibilità di incentivi alla più corretta gestione degli stalci di potatura.	
37	08/01/13	ASL Bergamo	In sede di Conferenza di Valutazione dell'8/1/13, l'ente richiede: a. inserimento nel Rapporto Ambientale del piano di monitoraggio degli aspetti relativi alla salute; b. proseguimento dello studio ESSIA come studio di valutazione	a. e b. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO: gli aspetti relativi alla salute nei PRIA sono stati valutati anche attraverso il progetto ESSIA. Il PRIA prevede che lo stesso progetto ESSIA si ponga come nuova modalità strutturata per il monitoraggio dell'evoluzione dell'impatto sanitario con l'evolvere dell'inquinamento atmosferico.	

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

degli effetti sulla salute del piano.		Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)	
38	CdV 08/01/ 13	ANFUS Bani	<p>In sede di Conferenza di Valutazione dell'8/1/13, l'associazione anticipa i risultati dell'indagine condotta in Alto Adige circa il miglioramento delle performance energetiche ed emissive degli apparecchi domestici alimentati a biomassa legnosa a seguito di interventi di pulizia e manutenzione (comprese le canne fumarie).</p> <p>In sede di Conferenza di Valutazione dell'8/1/13, l'ente rileva la necessità di integrare informazioni circa gli impatti sulla salute.</p>
39	CdV 08/01/ 13	Istituto Mario Negri - Lodi	<p>COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO.</p> <p>ACCOLTA - Modalità di recepimento nel PRIA: il par. 3.8 della proposta di Piano (a pag. 150 della proposta di Piano) è stato integrato con la sintesi degli esiti dello studio ESSIA. "SINTESI/ESITI PROGETTO ESSIA</p> <p>L'inquinamento atmosferico è emerso nell'ultimo decennio come uno dei problemi di maggior rilievo per la salute di chi vive nelle aree urbane. La ricerca medico-scientifica ha in gran parte identificato gli effetti patologici degli inquinanti atmosferici ed anche l'entità del rischio associato all'inquinamento del loro livello. Di ancor maggiore interesse, da un punto di vista di salute di comunità e di scelte politico-amministrative, sono le stime d'impatto sulla salute (health impact assessment - HIA) che rispondono alla domanda di quale sia la frazione di una data patologia che in una popolazione è riconducibile alla presenza di un particolare fattore di rischio e, quindi, della porzione di essa che potrebbe essere evitata rinnovandolo. Con lo studio ESSIA è stata compiuta una valutazione d'impatto, riferita all'intera regione Lombardia e all'anno 2007, riguardante la mortalità totale, per cause naturali e per cause cardiorespiratorie nonché i ricoveri ospedalieri non programmati per malattie cardiache, cerebrovascolari e tali inquinanti. Per giungere a tali stime è stato necessario compiere una stima quantitativa della relazione tra inquinanti atmosferici e rischio per la salute della popolazione (stima di effetto) basata sulle caratteristiche specifiche della Lombardia; in secondo luogo, si sono ottenute stime dei livelli d'inquinanti atmosferici propri di ciascun comune della regione, basate sui dati della rete di qualità dell'aria di ARPA Lombardia (stima di esposizione); in terzo luogo sono state ottenute, per le cause d'interesse, per la popolazione di ciascun comune, stime della mortalità e dei ricoveri 'di base'. In tal modo - partendo dalle stime del modello esposizione-effetto proprio della Lombardia, dal livello d'inquinamento proprio del comune e dalla mortalità e dai ricoveri di base della sua popolazione - è stato possibile ottenere la stima del numero di morti e di ricoveri aggiuntivi dovuti all'inquinamento atmosferico e quindi prevenibili con il suo abbattimento (stima d'impatto). L'effetto di PM10 lag0-1 espresso come variazione percentuale (vp%) per ogni 10µg/m3è pari a 0.30% per la mortalità naturale complessiva, ancora 0.30% anche per i decessi per patologie cardiovascolari e 1.64% per decessi per malattie respiratorie. Questi effetti sulla mortalità sono più pronunciati nella stagione calda ed aumentano con l'incrementarsi dell'età. L'effetto di NO2 lag0-1è più elevato rispetto a PM10 per i decessi per cause naturali (0.70%) e per patologie cardiovascolari (1.12%) che per i decessi da malattie respiratorie (0.46%) ed è nettamente accentratato dalla stagione calda soprattutto per le cause cardiovascolari. L'influenza accentratata dalla distinta: l'effetto sui decessi per cause respiratorie è maggiore in età inferiore a 65 anni.</p>

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

mentre l'età più avanzata influenza l'effetto sulle patologie cardiovascolari. L'effetto di PM10 lag0-3 sui ricoveri è pari a 0,14% per malattie cardiache, 0,77% per patologie cerebrovascolari e 0,54% per malattie respiratorie. Gli effetti sui ricoveri sono più pronunciati nella stagione calda. L'incremento di ricoveri per malattie cardiache è maggiore prima dei 65 anni; per malattie cerebrovascolari e respiratorie l'incremento è maggiore nelle età più avanzate. Per i ricoveri l'effetto di un incremento di 10µg/m3 di NO2 lag0-3 è per le malattie cardiache pari a 1,14%; per le patologie cerebrovascolari, 1,20%; per le malattie respiratorie, 1,70%. E' presente un effetto della stagione calda. L'effetto è maggiore prima dei 75 anni. Le stime d'effetto città-specifiche a posteriori ("pesate" sulla stima complessiva meta-analitica d'effetto e sulla dimensione della popolazione di ciascuna città) mostrano un'eterogeneità contenuta tra le diverse aree sia per la mortalità sia per i ricoveri. Fa eccezione l'effetto sulla mortalità naturale del PM10 che a Milano ha un valore circa doppio (vp%=0,63 intervallo di credibilità 50% 0,48; 0,78) rispetto a quella dell'intera regione (vp%=0,30 intervallo di credibilità 50% 0,14; 0,50). Nel complesso, per riassumere i risultati dei due inquinanti sulla mortalità e sui ricoveri, si vede che, oltre a Milano, sono le città del suo hinterland a nord, da Rho a Monza, e gli altri agglomerati urbani più consistenti come Brescia che presentano valori superiori a quello complessivo della meta-analisi. Il calcolo degli eventi attribuibili è stato compiuto per ciascun comune utilizzando i risultati delle misure di effetto, il valore medio di esposizione a inquinanti nel 2007 e la mortalità o i ricoveri osservati in quello stesso anno. Essi rappresentano gli eventi (decessi o ricoveri per specificate cause) che si sarebbero potuti evitare se il livello medio d'inquinamento annuale di ogni comune non avesse superato un determinato valore di riferimento. Così, il non superare la media annuale di 40 µg /m3 di PM10 (scenario 1) avrebbe evitato nel 2007, in regione, 169 decessi per cause naturali: di essi 144 erano in provincia di Milano e 93 nella sola città. La diminuzione del 20% dei valori di media annua nei comuni in cui si supera la soglia di 40 µg /m3; (scenario 2) porterebbe ad evitare 160 decessi in regione, 133 in provincia di Milano e 85 in Milano città. Per la mortalità per cause cardiache i numeri corrispondenti sono 41, 32, 15; e per quelle respiratorie 53, 42 e 21. Il numero di decessi evitabili nello scenario 1, scendendo cioè sotto la media annua di 40 µg /m3 di NO2, è pari a 410: di essi, 366 erano in provincia di Milano e 193 nella sola città. I corrispondenti valori per lo scenario 2 (diminuzione del 20%) sono 278 (regione), 235 (provincia) e 116 (città). La mortalità per cause cardiache a livello regionale presenta valori nettamente più elevati rispetto a quella per cause respiratorie: 217 decessi contro 22 sotto lo scenario 1; 148 contro 15 sotto lo scenario 2. I ricoveri evitabili con la riduzione al disotto di 40 µg /m3 del valore annuo medio di PM10 sono, a livello regionale, 171 per le malattie respiratorie (160 nello scenario 2 di riduzione del 20%), 53 per quelle cerebrovascolari (49 nello scenario 2) e 40 per le malattie cardiache (37 nello scenario 2). Per NO2 si tratta invece di 421 ricoveri (285 nello scenario 2) evitabili per cause cardiache; 255 (172 nello scenario 2) per cause cerebrovascolari; e ancora 421 (283) per cause respiratorie. La diminuzione del 20% dei valori di media annua nei comuni in cui si supera la soglia di 40 µg /m3 appare quindi, anche per le stime di ricovero ospedaliero, una misura con potenziale, importante impatto migliorativo delle condizioni di salute della popolazione. L'impatto tende a concentrarsi nelle aree più popolate, e questo è ovvio trattandosi di numero di eventi causati da un determinato effetto unitario. Queste aree, tuttavia, sono anche quelle più inquinate e quelle dove le popolazioni presentano, probabilmente, elementi di fragilità rispetto a questi fattori di rischio. Paradigmatico è il caso di Milano. Qui la popolazione ha un'attesa di vita superiore, cioè vive mediamente più a lungo, rispetto alle popolazioni di altre aree della regione o del paese. Tuttavia, giunti a un'età

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

più avanzata proprio grazie all'assenza o alla minor gravità e/o diffusione dei fattori di rischio che penalizzano altre popolazioni, gli abitanti di Milano vengono a trovarsi in una condizione di fragilità rispetto a questi fattori di rischio ambientali. Va tenuto presente che i valori d'impatto dei due inquinanti non devono essere sommati. Infatti, sia PM10 sia NO2 sono marcatori della medesima esposizione, cioè della complessa miscela di sostanze e composti che definiamo 'inquinamento atmosferico'. Che siano misurazioni diverse di uno stesso fenomeno è messo in luce dal confronto delle loro stime di effetto. Si può, infatti, mostrare, come esemplificato nel testo, che riportando le loro stime d'effetto per unità di deviazione standard (o per range interquartili) non si ha evidenza di un'importante differenza tra gli effetti dei due indicatori d'inquinamento. In generale, i valori d'impatto ottenuti per NO2 sono più elevati di quelli per PM10. Si tratta di un'evidenza empirica solida (si vedano gli intervalli di credibilità delle stime). Per quanto appena detto, non sembra, però, che ciò possa essere attribuito a un effetto unitario maggiore del primo inquinante. E' quanto documentano anche i valori-limite di qualità dell'aria definiti da OMS, che differiscono per i due inquinanti: per PM10, dove più forti sono le prove tossicologiche e le evidenze epidemiologiche circa una relazione causale, il limite è di 20 µg /m3; per NO2, considerato invece come marcatore generico di esposizione, è di 40 µg /m3. L'impatto dei superamenti del livello EU di 40 µg /m3 ha quindi un significato diverso a seconda dell'inquinante considerato, con NO2 che rappresenta un impatto generico e PM10 un impatto relativo ad una effettiva riduzione della concentrazione del principio 'biologicamente attivo' sotto una certa soglia. Per la mortalità per cause naturali, l'impatto di NO2 con circa 400 decessi si colloca a livello intermedio tra quello calcolato per PM10 sotto lo scenario 1 (limite 40 µg /m3) che è di circa 170 decessi, e quello sotto lo scenario 3 (limite OMS 20µg/m3) che è di circa 760 decessi. Accanto a queste considerazioni generali, va ricordato il ruolo che può invece aver giocato il livello di esposizione che per NO2 tende a raggiungere concentrazioni medie più elevate rispetto a PM10 in molte aree, soprattutto in quelle dove il traffico come sorgente d'inquinanti sembra avere maggiore rilevanza. Gli effetti tossici di NO2 riguardano in particolare le vie aeree, soprattutto dopo esposizioni accidentali a concentrazioni molto elevate quali possono svilupparsi negli ambienti di lavoro; anche l'esposizione a concentrazioni più basse per periodi prolungati è ritenuta favorire la comparsa, nel tempo, di alterazioni respiratorie croniche. Per PM10, al contrario, esiste un'amplessima letteratura sui possibili effetti nell'organismo umano a livello sistemico, legati, in particolare, alla sua componente più sottile (PM2.5). Sembra, quindi, che per documentare complessivamente l'impatto sulla salute dell'inquinamento atmosferico la componente "particolato" sia più pertinente da un punto di vista biologico. La componente "ossido nitrico" si caratterizza, invece, per le sue elevate concentrazioni sul territorio regionale legate, in particolare, al traffico e le stime ad essa associate potrebbero rappresentare il 'limite superiore' ovvero lo "scenario peggiore" della variazione d'impatto prevedibile.

In conclusione:

In questo progetto sono state per la prima volta condotte stime quantitative dell'impatto a-breve termine sulla salute di PM10 e NO2 a livello regionale. L'impatto è stato basato su stime di effetto ottenute nel territorio e nella popolazione ivi residente, e non tratte dalla letteratura scientifica. Le stime sono presentate come eventi (decessi e ricoveri) che si sarebbero potuti evitare se il livello medio annuale d'inquinanti fosse stato pari a una prefissata soglia di concentrazione. E' emerso che interventi capaci di diminuire anche solo di una frazione (20%) i livelli nelle aree con concentrazioni superiori a 40µg/m3 come media annuale porterebbero un sostanziale, immediato beneficio in

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

	CdV 08/01/ 13	Federazione e Autotraspor to -FAI - Pietrogalli	In sede di Conferenza di Valutazione dell'8/1/13, l'associazione rileva l'esigenza della categoria di concedere i tempi necessari alla sostituzione dei mezzi prima di introdurre il divieto di circolazione per i mezzi EURO 3 diesel in considerazione del periodo di crisi e degli sforzi già sostenuti in passato per la sostituzione dei mezzi EURO 2 diesel.	termini di ricoveri ospedalieri e morti premature evitate. Particolare rilevanza nel produrre gli effetti indagati sembra avere - in accordo con i dati di molte altre aree del mondo - il traffico veicolare."
40	15/01/ 2013 (prot. N. T1.20 13.00 00952 del 15/01/ 2013)	Provincia di Sondrio	In merito alla misura "Regolamentazione impianti di riscaldamento domestico a biomasse legnose ed estensione divieto uso caminetti aperti a tutta la regione", esprime perplessità in quanto: - fonte di aggravi burocratici ed economici - l'utilizzo delle stufe a legna porta a svolgere una funzione di pulizia dei boschi, manutenzione del territorio anche sotto il profilo idrogeologico - importanza e il valore delle tradizioni culturali legate alla tradizione di avere una stufa a legna. Proposte: 1) escludere dalla regolamentazione impianti di riscaldamento domestico a biomasse legnose con potenza nominale utile per il riscaldamento di ambienti inferiore o uguale a 20 Kw anche se costituiti dal solo generatore di calore, già esistenti alla data d'entrata in vigore della modifica normativa. 2) incrementare la campagna di comunicazione per la diffusione delle "buone pratiche" di utilizzo degli apparecchi domestici.	PARZIALMENTE ACCOLTA - La misura di limitazione della circolazione dei veicoli Euro 3 diesel, considerato il periodo di crisi e i costi della misura in termini, sociali ed economici, potrà essere sviluppata con una articolazione temporale e territoriale che potrà consentire, nel caso, una maggiore gradualità attuativa. Modalità di recepimento nel PRIA: le schede degli interventi TP1 e TP2 modificano la parte "nel breve periodo" in "nel breve - medio periodo"; ed inoltre, il paragrafo 4.4.1.1 viene integrato con il seguente periodo: "lo scenario di valutazione degli effetti sulla qualità dell'aria al 2015 corrisponde all'ipotesi di completa attuazione delle misure TP1 e TP2 nel breve periodo. Nel caso di una parziale attuazione delle misure TP1 e TP2 nel medio periodo parte dei benefici attesi per il 2015 saranno conseguiti entro il 2018".
41			1) NON ACCOLTA LE misure ER-2 e ER-3 prevedono la regolamentazione degli apparecchi a biomassa legnosa con il fine di utilizzare apparecchi che, a parità di calore prodotto, bruciano meno legna con risparmio economico dei cittadini e minori emissioni prodotte (sia indoor che outdoor). Le misure quindi ha come obiettivo il risparmio energetico, il minore utilizzo di legna e il contenimento emissivo. La misura non intende imporre divieti assoluti di utilizzo di piccoli impianti domestici, ma solo quelli a più alte emissioni e bassa efficienza energetica. La salvaguardia dei boschi è già presente nelle politiche regionali e confermata nel PRIA nelle misure AV-1 e AV-2. 2) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO (misura ER-1)	

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

42	15/01/2013 (prot. N. T.1.20 13.00 00929 del 15/01/2013)	Comune di Gorla Maggiore	Il comune in relazione alla proposta di piano, propone l'acquisizione di uno studio epidemiologico e tossicologico condotto dall'Istituto Mario Negri sulla QA dell'area della valle Olona.	<p>COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. L'analisi proposta sugli effetti dell'inquinamento atmosferico sulla salute sono coerenti con i programmi propri sviluppati da Regione Lombardia in ultimo sviluppati con lo studio ESSIA. Il PRIA mette a disposizione gli esiti di tale studio epidemiologico e lo stesso PRIA prevede che il progetto ESSIA si ponga come nuova modalità strutturata per il monitoraggio dell'evoluzione dell'impatto sanitario con l'evolvere dell'inquinamento atmosferico.</p>	
43	15/01/2013 (prot. N. T.1.20 13.00 00991 del 15/01/2013)	Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali - CNBF di Verona	<p>In merito all'area Riserva Naturale Bosco della Fontana (VR), segnalano l'importanza di approfondire le segg. tematiche:</p> <p>a) particolare secondario: studio e monitoraggio, anche dei suoi precursori;</p> <p>b) svolgere monitoraggio dell'ammoniaca</p> <p>c) valutare ogni possibilità per l'abbattimento dell'ozono malgrado nel piano si evidenzino difficoltà per questo obiettivo (AOT40 previsti per il 2020 nella zona A sono ancora alti)</p> <p>d) sempre sull'ozono, invitano RL ad approfondire la tematica della misura dell'ozono ed effetti sulla vegetazione e a dotarsi di una stazione permanente per l'osservazione degli scambi gassosi tra atmosfera e biosfera</p>	<p>COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - il PRIA prevede già l'approfondimento sugli inquinanti di natura secondaria, in particolare all'03 ed NO2. Per altri aspetti la nota è già stata valutata e recepita all'interno della procedura di VIC.</p>	
44	16/01/2013 (prot. N. T.1.20 13.00 01019 del 16/01/2013)	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	<p>a) Si auspica l'elaborazione di scenari emissivi e di valutazione della QA di IPA identificando relativi indicatori anche per la fase di attuazione del monitoraggio del piano;</p> <p>b) in fase di stesura del RA sarebbe stato utile definire un set di indicatori ambientali non solo per l'aria ma per il monitoraggio di tutte le componenti ambientali</p>	<p>a) COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - il benzo(a)pirene è un inquinante di recente disciplina. La norma nazionale ha definito infatti limiti obbligatori per il benzo(a)pirene a partire dal 1 gennaio 2013. La rete della qualità dell'aria di Regione Lombardia rievoca già questo inquinante e l'inventario delle emissioni contiene già una stima per attività e per combustibile per il Bap, aggiornato all'anno 2010. Emerge un contributo chiave derivante dalla biomassa legnosa, superiore al 90%, considerando il suo utilizzo per riscaldamento domestico, l'eventuale utilizzo in caldaie industriali e le combustioni incontrollate (foreste, scarti da agricoltura). I dati non sono stati pubblicati a livello comunale in quanto è in corso la validazione finale su tale dettaglio spaziale e potranno essere rilasciati entro l'anno 2013. La focalizzazione sul Bap è dovuta al fatto che è l'IPA di riferimento per la normativa di qualità dell'aria. Non è al momento possibile effettuare studi di scenario futuri con lo stesso dettaglio applicato per gli altri inquinanti convenzionali sia perché da un lato non sono disponibili proiezioni future di emissioni (e di fattori di emissione) che abbiano la stessa affidabilità dei principali macroinquinanti. Inoltre, anche le relative valutazioni di tipo modellistico sono in questo momento in fase di prime applicazioni e non possono pertanto essere considerate consolidate ed adatte per valutazioni di ulteriore dettaglio. Gli interventi del PRIA ER-1, ER-2, ER-3e ER-4 in particolare, agendo sull'utilizzo corretto della biomassa legnosa, sono quindi pensati</p>	<p>Per il punto b) dell'osservazione si veda quanto controdedotto per l'osservazione n. 25 punto c).</p>

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

45	7/01/2 013 (prot. N. T1.20 13.00 02024 del 28/01/ 2013)	Alberto Sproccati	Esprime necessità di regolamentare l'installazione e l'utilizzo degli impianti a biogas anche in relazione all'andamento dei dati di qualità dell'aria.	<p>anche in relazione al controllo e risanamento dell'inquinamento da BaP. Gli indicatori sulla QA che saranno utilizzati per BaP saranno, coerentemente con quanto previsto per gli altri inquinanti convenzionali, i livelli di qualità dell'aria misurati dalle stazioni agli stessi intervalli temporali previsti per PM10 ed NO2. Il monitoraggio sull'attuazione delle misure sarà altresì valido anche per quanto concerne gli effetti sul BaP.</p> <p>b) ACCOLTA - Il Rapporto Ambientale che accompagna il Piano ha aggiornato il sistema di monitoraggio definendo gli specifici indicatori.</p> <p>NON ACCOLTA - Gli impianti a biogas sono puntualmente disciplinati, a livello nazionale, sia dalla normativa ambientale inerente le emissioni in atmosfera, sia dalla normativa afferente le fonti di energia rinnovabile.</p> <p>In particolare la Parte Quinta del d.lgs 152/06 e smi (norme in materia di tutela dell'aria e di riduzione delle emissioni in atmosfera) innesca il biogas tra i combustibili consentiti, a condizione che venga utilizzato nel luogo di produzione, stabilendone i relativi valori limite e le condizioni di esercizio.</p> <p>Il d.lgs 387/2003 e smi ed i successivi provvedimenti attuativi inseriscono tale combustibile tra le "fonti rinnovabili" promuovendone, peraltro, l'utilizzo attraverso meccanismi incentivanti.</p> <p>Alla luce di ciò Regione Lombardia ha disciplinato, prima con l'allegato C alla dgr 6501/2001, quindi con la successiva dgr 3439/2012, i criteri di installazione degli impianti a biogas sul territorio regionale prevedendo valori limite più bassi di quelli previsti dalla normativa nazionale e stabilendo criteri di localizzazione specifici per le aree critiche. Tali criteri saranno ulteriormente aggiornati nell'ambito della predisposizione del Piano Regionale Energetico PEAR, con particolare riferimento alla individuazione delle "aree non idonee alle FER", previsto per il 2013.</p> <p>NON ACCOLTA - NON PERTINENTE CON IL PIANO. Il PRIA individua le misure future per la qualità dell'aria e non prevede la realizzazione di nuove autostrade.</p>
46	10/12/ 2012 (prot. N. T1.20 13.00 02026 del 28/01/ 2013)	Ambrogio Bianchi	Esprime contrarietà alle politiche regionali circa la realizzazione di infrastrutture autostradali che distruggono l'ambiente.	
47	7/01/2 013 (prot. N. T1.20 13.00 01976 del 28/01/ 2013)	Manuela Bonini	suggerisce l'introduzione di regolamentazione e controlli sugli apparecchi domestici alimentati a biomassa legnosa in analogia con gli impianti a metano.	<p>COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - Il tema è già individuato nel Piano e previsto all'interno della misura ER-2.</p>

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

48	6/01/2 013 (prot. N. T1.20 13.00 01974 del 28/01/ 2013)	Istituto Green Man - Roberto Albanese	<p>L'istituto propone:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. l'utilizzo della leva fiscale per penalizzare la mobilità inquinante e premiare quella che non lo è (accisa sui carburanti inquinanti); 2. impegno - come previsto a livello europeo - per la diffusione di biocarburanti e biocombustibili di seconda generazione (derivati da biomassa e non da prodotti agricoli alimentari); 3. una effettiva funzione strategica dell'educazione ambientale, facendo collaborare con continuità scuole, cittadini e istituzioni. 4. Propone inoltre alcune nuove misure e in particolare: <ul style="list-style-type: none"> - MISURA TP-6 (modificata): valorizzare anche il ruolo della scuola e della rete regionale di educazione ambientale; - MISURA TPL-13 (modificata): aggiungere tra i carburanti ecologici anche quelli di seconda generazione; - MISURA TP-18 (nuova): attivazione della rete regionale di distribuzione di biocarburanti di seconda generazione; - MISURA TP-19 (nuova): pacchetto "fiscalità ecologica" rivolto a ridurre gli impatti negativi sulla qualità dell'aria del trasporto privato; - MISURA ER-12 (nuova): campagna di comunicazione sui biocombustibili di seconda generazione per stufe domestiche; - MISURA ER-13 (nuova): teleriscaldamento a biocombustibili di seconda generazione; - MISURA AA-9 (nuova): piano regionale per la produzione di biocombustibili di seconda generazione; 	<p>Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)</p> <p>1. 2. e 4. - NON ACCOLTA - Attualmente in Regione Lombardia sono agite leve incentivanti per veicoli a basso impatto ambientale (esenzione bollo auto per veicoli elettrici e i veicoli alimentati esclusivamente a gas) e disincentivanti (limitazioni della circolazione di veicoli inquinanti fino ad euro 2 diesel per 6 mesi all'anno su una fascia di popolazione pari a circa la metà dei cittadini residenti in Lombardia). La definizione di politiche mirate riguardanti l'utilizzo di biocombustibili di seconda generazione non può prescindere dalla definizione di un preciso quadro normativo. Solo a valle di questo sarà possibile sostenere politiche di incentivazione.</p> <p>3. COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - La comunicazione, la corretta informazione e la sensibilizzazione sulle tematiche dell'inquinamento atmosferico con particolare riferimento ad alcune tematiche è oggetto degli impegni del PRIA. Tale comunicazione riguarderà numerosi soggetti, tra cui cittadini, scuole e istituzioni.</p>	
----	--	--	--	---	--

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

49	4/01/12 013 (prot. N. T1.20 13.00 01972 del 28/01/ 2013)	Massimilian o Materazzi	Richiede chiarimenti circa il posizionamento delle centraline di rilevamento della qualità dell'aria con particolare riferimento al comune di Legnano.	NON ACCOLTA - NON PERTINENTE CON IL PIANO. ARPA rileva le concentrazioni degli inquinanti secondo quanto previsto dal programma di valutazione regionale. I punti di prelievo sono coerenti con quanto richiesto dalla normativa e sono finalizzati a valutare l'aria ambiente nelle modalità previste dalla normativa (all.5 d.lgs. 155/10). Le stazioni pertanto sono rappresentative dell'esposizione della popolazione.	
50	4/01/12 013 (prot. N. T1.20 13.00 01970 del 28/01/ 2013)	Cristian Moretti	Propone di introdurre: - obbligo ai dipendenti pubblici di recarsi al lavoro con mezzi pubblici - ispezioni agli edifici pubblici e sanzioni gravi ai dirigenti, per temperature interna sopra i 20°C.	NON ACCOLTA . Lo sviluppo della mobilità pubblica rientra tra gli obiettivi primari del Piano che prevede misure specifiche per la sua implementazione di validità per tutte le categorie di lavoratori. Non è condivisibile l'introduzione di obblighi specifici per una determinata categoria di lavoratori.	
51	18/12/ 12 e 30/12/ 2012 (prot. N. T1.20 13.00 01969 del 28/01/ 2013) e (prot. N. T1.20 13.00 01977 del 28/01/ 2013)	Leonardo Squicioianini	Propone di incrementare il verde urbano (almeno del 25%) per favorire l'effetto "filtro" delle piante.	COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO Il potenziamento del verde attraverso misure specifiche di realizzazione di nuovi boschi e di ottimizzazione di quelli esistenti rientra tra gli obiettivi del PRIA e in particolare sono riassunti nelle misure AV-1, AV-2, AV-3, AV-4 e AV-5. La competenza circa la realizzazione e gestione del verde urbano è invece comunale.	
52	18/12/ 12 (prot. N. T1.20 13.00 02018 del 28/01/ 2013)	Enrico Gnocchi	Suggerisce miglioramenti organizzativi per ridurre gli spostamenti privati con particolare riferimento alla consegna dei referti ospedalieri (invio postale).	COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. La riduzione degli spostamenti privati rientra tra le linee di azione del PRIA che tuttavia non può prevedere questo tipo di dettaglio. Le misure puntuali potranno essere realizzate negli ambiti locali di riferimento.	
53	12/12/ 12 (prot. N. T1.20	Alessandro Bogoni	Propone una politica di incentivi per diffondere il mercato dei motori diesel +metano molto efficienti e a minori emissioni.	COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO - Il PRIA prevede un insieme di misure di limitazione della circolazione dei veicoli più inquinanti e parallelamente un sistema di incentivi / premialità. Gli incentivi economici per sostituire i veicoli / trasformare le motorizzazioni (ad esempio installando impianti a gas) sono condizionati dalla futura	

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

<p>13.00 01980 del 28/01/ 2013)</p>	<p>54</p>	<p>9/12/1 2 (prot. N. T1.20 13.00 01979 del 28/01/ 2013)</p>	<p>Comitato per Pontenuovo - Emanuele Miramonti</p>	<p>Pone l'attenzione sulla situazione locale dei comuni di Magenta e Boffalora Ticino attraversati dalla SS11 che porta elevata situazione di traffico e a emissioni elevate di inquinanti. Concorda sul potenziamento dei controlli e auspica una estensione delle limitazioni alla circolazione anche ai territori dei due comuni citati (zona A2).</p>	<p>disponibilità economica. Gli impianti dual fuel diesel/metano/GPL sono sistemi di recente introduzione, specialmente per motorizzazioni di elevata potenza. Dal momento in cui la tecnologia sarà matura e disponibile su tutte o le principali tipologie di veicoli, la Regione valuterà la possibilità di promuoverne la diffusione con gli strumenti più opportuni.</p>
<p>8/12/1 2 (prot. N. T1.20 13.00 02020 del 28/01/ 2013)</p>	<p>55</p>	<p>Elisabetta Gallo</p>	<p>Propone il divieto assoluto di transito per i veicoli privati all'interno dell'area C di Milano in quanto già ben servita dai mezzi pubblici.</p>	<p>NON ACCOLTA - NON PERTINENTE CON IL PIANO. L'osservazione fa riferimento ad una misura (Area C) di esclusiva competenza del Comune di Milano e pertanto non rientrando nell'ambito di pianificazione del PRIA.</p>	<p>COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. Il Piano prevede, con le misure TP-1 e TP-2, l'estensione dei divieti attualmente vigenti a ulteriori porzioni di territorio regionale partendo dalla zona A (alla quale appartengono anche Magenta e Boffalora Ticino). Le limitazioni sono applicate a tutte le strade ricadenti sul territorio individuato, comprese pertanto anche le statali e le provinciali.</p>
<p>12/12/ 12 (prot. N. T1.20 13.00 01987 del 28/01/ 2013)</p>	<p>56</p>	<p>Diego Balbiani</p>	<p>Segnala la presenza di numerosi camini che bruciano non solo legna vergine ma anche trattata nonché di numerosi tetti ancora in amianto. Inoltre il trasporto pubblico in provincia è insufficiente.</p>	<p>COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. La misura ER-1 prevede la realizzazione di una capillare campagna di comunicazione ai cittadini circa il corretto utilizzo degli impianti domestici a biomassa legnosa al fine di evitare emissioni dannose per la salute (compreso il divieto di bruciare rifiuti). LE misure ER-2 e ER-3 prevedono la regolamentazione di tali apparecchi con il fine di utilizzare apparecchi che, a parità di calore prodotto, bruciano meno legna con risparmio economico dei cittadini e minori emissioni prodotte (sia indoor che outdoor). Le misure quindi hanno come obiettivo il risparmio energetico, il minore utilizzo di legna e il contenimento emissivo. Il piano inoltre prevede il potenziamento del trasporto pubblico locale.</p>	<p>COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. Il pacchetto di misure ER-1, ER-2, ER-3, ER-4 hanno come obiettivo quello di contenere le emissioni (rilevanti) derivanti dalla combustione domestica della biomassa legnosa. Per questo motivo è necessario introdurre anche norme regolamentari specifiche circa la corretta installazione, manutenzione e utilizzo di questi apparecchi.</p>
<p>21/12/ 12 (prot. N. T1.20 13.00 01968 del 28/01/ 2013)</p>	<p>57</p>	<p>Paola Chiodelli</p>	<p>Esprime apprezzamento per le misure del PRIA che introducono norme regolatorie circa l'installazione e l'utilizzo di apparecchi domestici alimentati a biomassa legnosa. Auspica controlli sugli impianti fuori norma sia dal punto di vista costruttivo che dal punto di vista dei materiali bruciati (molto spesso rifiuti).</p>	<p>COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. Nell'ambito della misura TP-4 relativa alla istituzione di ZTL nei Comuni potrà essere previsto, all'interno delle linee guida regionali, potrà essere prevista la creazione di zone esclusivamente destinate a pedoni e ciclisti. L'esatta disciplina sarà comunque definita dai comuni che adotteranno le linee guida in fase di attuazione della misura. L'osservazione relativa alle soffiatrici riguarda</p>	<p>la</p>
<p>6/0/12 013 (prot. N. T1.20 13.00</p>	<p>58</p>	<p>Fausto</p>	<p>Propone l'imposizione, in ambito comunale, di zone esclusivamente destinate a pedoni e a ciclisti nonché l'introduzione del divieto di utilizzo delle soffiatrici per la</p>	<p>la</p>	<p>guida in fase di attuazione della misura. L'osservazione relativa alle soffiatrici riguarda</p>

ALLEGATO 2 - Esame delle osservazioni e controdeduzioni

		Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)		
02028 del 28/01/ 2013)		pulizia delle strade (in quanto risolvano elevati quantitativi di polveri).	interventi puntuali di competenza dei Comuni e non dà luogo a una specifica modifica del PRIA. Tuttavia il tema del risolvamento è già stato individuato nel PRIA come oggetto di future linee di ricerca.	
59	6/01/2 013 (prot. N. T1.20 13.00 02028 del 28/01/ 2013)	Adele	Posto che la fonte principale dell'inquinamento in provincia di Mantova è la legna e le combustioni incontrollate, propone di potenziare i controlli sugli apparecchi domestici per le norme già vigenti nonché di regolamentare i criteri per rilascio delle autorizzazioni da parte dei sindaci per i falò.	COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. Il tema del potenziamento dei controlli relativamente alla combustione di biomasse è trattato in particolare nelle misure ER-2 e ES-5.
60	5/01/2 013 (prot. N. T1.20 13.00 02028 del 28/01/ 2013)	Chiarini Silvio	Rileva che la principale sorgente di emissione in campagna è attribuibile alla combustione della legna. Propone di attivare i soggetti preposti (enti locali) nei controlli sulle disposizioni vigenti nonché di censire gli impianti a biomassa esistenti. Propone inoltre la certificazione della biomassa utilizzata per prevenire la combustione di rifiuti assieme alla biomassa.	COERENTE CON IL PIANO - PRESA D'ATTO. La misura ER-2 in particolare prevede la regolamentazione dell'installazione, manutenzione, controllo e censimento degli impianti domestici (compreso il sistema di evacuazione fumi) alimentati a biomassa legnosa destinati al riscaldamento.