

## **OSSERVAZIONI AL “PAIR - PIANO REGIONALE INTEGRATO PER LA QUALITÀ DELL’ARIA” DI CUI AL D.LGS. N. 155/2010**

### **CONSIDERAZIONI GENERALI**

Prima di riportare alcune considerazioni relative ai settori produttivi oggetto delle azioni del “Piano Regionale Integrato per la Qualità dell’Aria” (di seguito anche “Piano”) ci preme far presente che riteniamo di poter fornire, quali Organizzazioni di Rappresentanza di imprese, un contributo qualificato ed autorevole nei processi di costruzione dei documenti di pianificazione regionali e che la consultazione telematica o gli eventi pubblici non rappresentano, a nostro parere, un metodo di concertazione con i portatori di interesse.

I cittadini non possono essere gli unici interlocutori così come i “costi sanitari” legati all’inquinamento atmosferico non possono essere l’unico parametro sul quale tarare le misure del Piano tanto più che, sia la normativa nazionale che la più volte richiamata Direttiva Comunitaria 2008/50, riporta più volte il concetto che *“Gli stati membri adottano tutte le misure necessarie, che non comportino costi sproporzionati...”* (es. art. 15, 16, 17). Stupisce quindi che nell’intero documento non appaia alcuna valutazione di impatto economico delle misure proposte.

La Pianura Padana, come si legge anche nel Piano, è una sorta di catino dove l’aria tende a ristagnare.

La stessa Unione Europea ha riconosciuto che le situazioni di superamento delle PM10 sono dovute soprattutto a condizioni climatiche avverse (procedura di infrazione 2008/2194) dunque *“le azioni di riduzione delle emissioni di inquinanti applicate al solo territorio della Regione Emilia – Romagna possono agire solo in minima parte... rendendo indispensabile l’individuazione di azioni coordinate tra le varie Regioni del bacino padano”*.

Occorrono, dunque, strategie ed azioni per la riduzione delle emissioni su scala europea, nazionale e, quanto meno, del bacino padano e, non è corretto, chiedere sacrifici troppo elevati alle attività produttive della Regione Emilia Romagna per la riduzione di inquinanti che stazionano sul nostro territorio ma sono stati prodotti in altre zone sia italiane che europee.

Lo scenario del Piano al 2020, come correttamente riportato, dovrebbe tenere conto *“degli effetti dei piani regionali delle Regioni limitrofe”* e questo consentirebbe obiettivi meno drastici.

La preoccupazione è quella che, tolte le fonti di emissioni sulle quali la Regione Emilia – Romagna non può incidere (autostrade e impianti per la produzione di energia di rilevanza nazionale), non considerato il beneficio dei piani delle Regioni limitrofe e data la difficoltà di incidere sulla “combustione non industriale” e sul “trasporto su strada” (principali responsabili della maggior parte degli inquinanti atmosferici) si prevedano misure a carico del sistema produttivo che è l’unico al quale, tramite le autorizzazioni, si possono imporre misure di contenimento.

Quindi l’Accordo tra le Regioni del bacino padano è indispensabile perché quello è il livello minimo per impostare politiche sulla qualità dell’aria efficaci e che non creino sperequazioni tra regioni limitrofe e problemi di competitività e concorrenza tra le imprese. E’ da perseguire, invece, con determinazione, affinché produca dei riflessi concreti, il coordinamento europeo avviato attraverso AIR (Air Initiative of Regions).

Tanto più che dalla lettura del contesto emissivo si evince che, ad esempio, solo 1/3 delle PM10 del bacino padano sono attribuibili alla Regione Emilia Romagna pertanto, le misure che saranno previste per la riduzione della PM10 e per la riduzione degli inquinanti precursori del particolato di origine secondaria, qualunque esse siano, devono essere prese su scala sovragregionale per non mettere in difficoltà le sole imprese emiliano romagnole.

L’altro elemento sul quale riflettere, prima di impostare azioni penalizzanti sul sistema produttivo, già fortemente indebolito dalla crisi economica globale, è il fatto che il 25% delle NOx è prodotto da impianti per la produzione di energia di rilevanza nazionale sui quali la Regione non ha competenza così come il 10 % dell’S02 è prodotto dalle autostrade sulle quali, parimenti, la Regione non ha competenza e non può

incidere. Pertanto le riduzioni previste nello scenario al 2020 del Piano (NOx, - 21.400 tonnellate anno, NH3, - 20.000 t/a e COV - 14600 tonnellate/anno) devono tener conto di queste limitazioni e non farle riverberare su altre categorie.

A fronte di tale contesto sarebbe totalmente non risolutivo e controproducente prevedere ulteriori limitazioni e prescrizioni nelle autorizzazioni ambientali (A.I.A., Autorizzazioni emissioni in atmosfera ordinarie e semplificate) nonché sulle localizzazioni degli impianti attuate tramite V.I.A. (valutazioni di impatto ambientale). Da quanto rappresentato nello stesso piano, interventi coercitivi in tale direzione non risolverebbero i problemi di fondo in quanto dipendenti da una concomitanza di fattori, in gran parte non governabili: condizioni geo-morfologiche, climatiche etc., o da condizioni attinenti altri territori o ancora da ambiti di competenza statale.

Iniziative dirette nei confronti del sistema produttivo chiamano in causa il più volte esplicitato principio comunitario della "sostenibilità economica" dal quale non si può prescindere, a maggior ragione, quando le azioni previste non offrono nessuna garanzia sull'efficacia dei risultati in quanto dipendono da fattori esterni e non governabili.

Da più parti nel Piano si legge che il problema maggiore in Regione è l'impatto emissivo delle città più popolate e che le PM10 derivano principalmente dai nuclei abitativi ovvero dal "riscaldamento domestico" e dal "traffico", mentre, sempre per quanto riguarda le PM10, il comparto produttivo risulta avere un peso relativo inferiore al 10%. Quindi siamo d'accordo sul fatto che vadano adottate politiche specifiche sulle maggiori aree urbane mentre riteniamo ridondanti ed economicamente insostenibili le azioni previste a scapito delle attività produttive che, già da anni, attraverso le prescrizioni autorizzative, sono obbligate da delibere regionali a contenere le loro emissioni anche al di sotto dei limiti di legge imposti a livello nazionale.

Se a questo si aggiunge il fatto che la Regione E-R, a causa della riduzione dei trasferimenti da parte dello Stato, non ha più un flusso di entrate per il settore ambiente, è reale il timore che sia difficile intervenire con azioni rivolte ai cittadini e quindi alla "combustione non industriale" o al "trasporto", mentre è chiaro che sono questi gli ambiti dove il Piano dovrebbe incidere per ottenere efficaci riduzioni degli inquinanti. Dunque, è implicito, che il Piano chiami nuovamente in causa le imprese che, con la loro finanza privata, restano le uniche sulle quali imporre nuove misure non tenendo conto dei sacrifici già fatti rispetto alle altre imprese italiane.

Allo stesso tempo pare, tuttavia, difficile continuare a riproporre in maniera sempre più stringente le medesime politiche di limitazione al traffico veicolare già adottate in questi anni, che finora non hanno mostrato, da evidenze scientifiche, l'impatto atteso sulla riduzione delle PM10 ed hanno, invece, prodotto effetti fortemente negativi sull'attrattività dei nostri centri urbani e sulla redditività delle attività economiche che in esse operano, con ricadute negative sull'interno indotto. Le PMI che operano nelle città sono le prime ad avere ogni interesse a riqualificare, a migliorare e a valorizzare il contesto urbano, creando un ambiente vivibile e gradevole per la propria attività, per i propri potenziali clienti, per i turisti e i visitatori. Per questo chiedono di porre fine alle politiche di "chiusura" delle aree urbane, che rappresentano ancora un mero palliativo, a fronte degli interventi strutturali realmente necessari a ridurre le fonti inquinanti.

Analogo risultato si evidenzia dalle serie storiche fornite da ARPA sulle PM10 in molte aree urbane, dove, a parità di misure di limitazione del traffico adottate, il confronto fra gli stessi mesi di anni diversi mostra una chiara sovrapposizione con l'andamento meteorologico.

Per quanto riguarda, invece, la dinamica del "saldo 0", già sperimentata dalle imprese sulla vicenda degli impianti a biomasse, continuiamo ad essere nettamente contrari ad un meccanismo che penalizza le imprese che investono in apparati e stabilimenti. Visto che il problema principale sono la "combustione non industriale" ed "il traffico veicolare", il "saldo 0" dovrebbe trovare applicazione, paradossalmente, ogni volta che si acquista una caldaia od una automobile ad uso privato. Nella pratica, invece, diventa un onere che va a colpire unicamente le imprese e, per di più, quelle che faticosamente operano ancora in Regione investendo in nuovi processi produttivi. In concreto, infatti, il "saldo 0" si sostanzia in un onere economico per coprire le spese di una pista ciclabile, di un parco, di una barriera verde etc. con un aggravio notevole

sui costi complessivi dell'opera che l'impresa ha in animo di realizzare. Il "saldo zero" resta dunque applicato solo alle imprese e non anche a quelle fattispecie che risultano in cima alla classifica dei maggiori responsabili dell'inquinamento dell'aria.

Il fatto, poi, che lo scenario senza piano, ovvero solo tenendo conto delle misure già adottate dalla Regione Emilia Romagna faccia registrare al 2020 fortissime riduzioni (per le PM10 lo scenario senza il piano, ovvero attuando già tutte le misure in essere consente una riduzione delle emissioni al 2020 pari al 24%), lasciando un piccolo margine di miglioramento allo "scenario di piano" consente di dire che occorre essere molto cauti nel voler applicare sul sistema produttivo misure così stringenti.

Infine, dal "quadro conoscitivo" del Piano, rileviamo che i dati esposti derivano da una miscela di modellistiche italiane e regionali senza che via sia uniformità con modelli europei: questo, su un tema sovranazionale come l'aria, crea inevitabili differenze e occorre stare molto attenti alla comunicazione di tali dati all'unione europea quando non ci sono basi di confronto omogenee.

Ci si auspica, pertanto, come è riportato nel piano, che le valutazioni fornite saranno sottoposte ad un ulteriore approfondimento e verifica attraverso l'esecuzione di specifici studi modellistici e che, ancor più vengano tenute in considerazione le problematiche qui sollevate e che si cerchi di utilizzare modelli uniformi a livello europeo.

Nel piano sono presenti numerosi dati e da anni il sistema imprenditoriale ha il timore che gli strumenti di cui si è dotata la Regione, sia per le misurazioni, ma soprattutto per le stime sulle emissioni, possano penalizzare il nostro territorio nel momento in cui vengono confrontati con il livello nazionale o vengono inviati all'Unione Europea per i suoi inventari sulle emissioni. Se non ci sono metodi europei uniformi per il calcolo e la stima delle emissioni sono inevitabili le procedure di infrazione a carico della nostra Regione e del bacino padano (es. strumento di stima delle emissioni degli allevamenti "net – ippc") e, di conseguenza, è inevitabile il danno per il sistema imprenditoriale regionale causato da dati sovrastimati.

Riteniamo preoccupante, infine, alla luce della mancata concertazione che ha caratterizzato l'iter della stesura di questo documento preliminare che, per la realizzazione di obiettivi di gestione della qualità dell'aria, il piano possa essere attuato mediante piani stralcio.

Di seguito si riportano alcune considerazioni settoriali:

## **ATTIVITÀ PRODUTTIVE**

Il piano prevede, per quel che riguarda le attività produttive, di intervenire nella regolamentazione delle emissioni di COV e di SO<sub>2</sub>. Dal Piano si evince che l'SO<sub>2</sub> è uno di quegli elementi che rispetta i valori limite e che è prossimo al limite di rilevabilità strumentale mentre per i COV leggiamo che le attività produttive incidono per il 2%, contro il 29% delle attività non industriale e 37 % del trasporto. A questi dati, davvero indicativi del buon lavoro fatto dal sistema produttivo da più di 30 anni (quantomeno dall'uscita del D.P.R. 203/88) corrispondono, invece, misure fortemente penalizzanti come l'applicazione alle imprese soggette ad A.I.A. (Autorizzazione Integrata Ambientale) dei livelli di emissione minori contenuti nelle "BAT conclusions", interventi di compensazione (cosiddetto "saldo zero") nei casi di nuovi impianti o modifiche ed ampliamenti degli esistenti, limiti ancora più restrittivi per le emissioni in atmosfera di imprese non in A.I.A. quando già oggi per queste aziende, così riporta il piano, *"i criteri di autorizzabilità regionale già prevedono valori limite inferiori a quelli previsti dal D.lgs. 152/06"* quindi diversamente da qualunque altra impresa italiana.

Si evidenzia che le imprese soggette ad A.I.A. (autorizzazione integrata ambientale) competono sul mercato europeo ed internazionale e necessitano di regole omogene quantomeno rispetto agli altri competitors europei e prevedere che venga imposto il rispetto dei limiti più bassi contenuti nelle "BAT conclusions" crea sbilanci economici e finanziari e turbativa della competitività.

La previsione della dinamica del "saldo zero" nel caso di nuovi impianti o di modifica agli esistenti è come mettere una zavorra agli investimenti delle imprese già fortemente compromessi dalla crisi economica generale.

Queste azioni non condivise a livello nazionale ed europeo incentivano le migrazioni delle imprese che ancora operano sul nostro territorio.

L'applicazione di limiti più restrittivi comporta investimenti ragguardevoli in sistemi di abbattimento e occorre tenere presente che le imprese regionali da più di 30 anni si adeguano alle norme sulle emissioni in atmosfera rispettando anche limiti più restrittivi rispetto alle altre imprese italiane ed hanno già fortemente investito in quest'ambito a differenza di quanto non abbiano fatto i cittadini tutti e questo lo dimostrano i dati sulle emissioni provenienti dalla "combustione non industriale".

L'efficienza energetica, infine, del settore industriale, è un obiettivo prima di tutto economico per le imprese che da sempre hanno sviluppato bilanci energetici e si sono dotati di energy manager. La sostituzione di impianti ad alta efficienza energetica deve, in ogni caso, essere accompagnata da agevolazioni ed incentivi.

## **AGRICOLTURA**

Innanzitutto è necessario che il piano riporti le fonti dalle quali ha tratto i dati statistici. Per quanto riguarda le affermazioni sugli allevamenti il timore è che siano stati usati gli unici dati a disposizione ovvero quelli derivanti dal software denominato "net – ippc", sistema che, come più volte segnalato, pur essendo un utilissimo strumento di lavoro, sovrastima le emissioni e, in ogni caso, non è uno strumento sovrapregionale. Abbiamo, in più sedi e da diversi anni, preannunciato che la comunicazione di quei valori agli inventari nazionali ed europei sulle emissioni ci avrebbe portato a ricoprire, nel giro di pochi anni, le posizioni più alte nella classifica delle regioni europee con un forte inquinamento atmosferico con pesanti ricadute sul sistema zootecnico.

Se poi, come il caso della Regione Emilia Romagna, le misure di contenimento dell'ammoniaca tramite procedure di stoccaggio e spandimento più rigorose rispetto alle altre Regioni sono in vigore dal 1995 e hanno già causato drastiche riduzioni del patrimonio zootecnico regionale che ci risulta migrato in Lombardia, dobbiamo pensare che sia giunto il momento di difendere le nostre posizioni e di far raggiungere, piuttosto, alle altre Regioni i nostri livelli di tutela ambientale o chiedere loro maggiori sacrifici.

Per quanto riguarda l'azione che prevede di ridurre l'azoto escretato mediante la modifica dell'alimentazione animale, si ritiene che questo non possa essere imposto per legge e che attenga alla natura dell'imprenditore e alla "libertà imprenditoriale" stabilire quelle che sono le migliori modalità per condurre un allevamento sulla base di proprie strategie imprenditoriali che scaturiscono da fattori economici, sociali e di mercato. Pertanto questa azione incide impropriamente sulle scelte produttive, imprenditoriali e sulla qualità del prodotto poiché in base all'alimentazione cambiano le caratteristiche organolettiche, di trasformazione e di conservazione del prodotto. La composizione della razione degli animali viene studiata in seno a progetti universitari o di strutture equivalenti (CRPA) e applicata in collaborazione col mangimista aziendale e costituisce un segreto industriale dal quale deriva il reddito aziendale.

Le coperture degli stoccaggi, inoltre, sono molto costose soprattutto se riguardano vasche e lagoni di grandi dimensioni e devono essere sostenute da adeguate misure incentivanti tanto più che, per la riduzione delle emissioni, gli allevanti già adottano altre misure in altre fasi del ciclo produttivo maggiormente sostenibili dal punto di vista economico. Anche l'interramento delle deiezioni in un tempo inferiore alle 24 ore (al momento è entro le 24 ore) è un metodo, come più volte segnalato, impraticabile in termini organizzativi e di tempistica. Da non sottovalutare il fatto che, dal quadro conoscitivo, emerge che già con l'applicazione del Reg. 1/2011 si avrà al 2020 una riduzione dell'ammoniaca pari al 10%. Tale norma è, infatti, già fortemente restrittiva. L'obiettivo di giungere con la misura che riguarda gli "interramenti sotto le 24 ore" ad una riduzione dell'ammoniaca pari al 43% è, come già detto, difficile da attuare per motivi tecnico – pratici a cui si collega la riflessione sulle stime effettuate su questo inquinante che paiono spropositate vista la costante diminuzione della produzione zootecnica nei nostri territori anche a causa di migrazioni in altre Regioni che hanno, fino ad oggi, beneficiato di regimi più favorevoli. Lo scenario del piano non tiene conto, altresì, delle diminuzioni dovute alle misure attuate dalle altre Regioni in materia di spandimenti che ci auguriamo siano altrettanto severe e restrittive.

Anche per l'azione che riguarda "il rinnovo dei mezzi ad uso agricolo" occorre prevedere degli incentivi come avviene per i privati nel comparto automobilistico altrimenti è una misura irrealizzabile. Senza tener conto che tale esigenza di ammodernare il parco mezzi stride con la realtà dal momento che, tali mezzi,

sono fermi durante l'inverno quando si registrano valori doppi per le PM e NO<sub>2</sub> e tutti i superamenti dei limiti.

Le affermazioni contenute nel "Quadro conoscitivo", in merito all'innalzamento dei valori il 16 febbraio 2012 dovuto all'ipotetico inizio degli spandimenti il 15 di febbraio con conseguente rilascio di ammoniaca, ha il sapore di una caccia alle streghe che si fonda su informazioni sommarie e non circostanziate. Dato che lo spandimento dura più mesi ci si chiede se il fenomeno sia continuato anche in seguito.

Ribadiamo, ancora una volta, che se i dati sulle emissioni degli allevamenti derivano dallo strumento di stima denominato "net – ippc" occorre tenere presente che tale sistema, sin da subito valutato ridondante, è un software originale rispetto a qualunque altro strumento di stima presente in Italia ed in Europa e dunque non confrontabile.

Anche i dati relativi allo studio in corso denominato "progetto supersito" (dati di un anno) non possono essere presi a fondamento di azioni che possono rivelarsi inefficaci e richiedono investimenti gravosi per le imprese.

Per quanto attiene, invece, la rimozione dell'ammoniaca dal digestato occorre soffermarsi su fatto che gli impianti di produzione biogas nascono nell'ottica di un processo virtuoso di recupero di energia dalle deiezioni e da altri sottoprodotti agricoli che vede la conclusione del ciclo nell'utilizzazione agronomica del digestato. In genere non si tratta di impianti molto grandi ed imporre la rimozione dell'ammoniaca dal digestato ha un costo di investimento troppo elevato e difficilmente ammortizzabile oltre che inutile visto che poi occorre gestire anche l'ammoniaca estratta per riportarla poi in altra forma comunque al terreno. Questa dunque sembra un'ulteriore misura che, oltre a non portare alcun beneficio apprezzabile alla qualità dell'aria, inibisce ancora di più (in aggiunta ai già esorbitanti limiti imposti dalla Regione a tali tipi di impianti) lo sviluppo di questa tecnologia che riteniamo possa diventare la principale delle fonti rinnovabili regionali vista l'enorme quantità di sottoprodotti potenzialmente impiegabili.

Per quanto attiene la misura sulla "minimizzazione dell'impiego di azoto, fosforo e potassio oltre gli standard normalmente praticati come fertilizzanti" ricordiamo, a tal proposito, che i fertilizzanti hanno costi elevati e che raramente vengono utilizzati oltre il fabbisogno delle colture, inoltre segnaliamo che il fosforo ed il potassio sono, per natura, degli elementi stabili che non vanno in atmosfera.

E' errata, tra l'altro, l'affermazione che, per quanto riguarda le PM<sub>10</sub>, nel Comune di Forlì – Cesena non è trascurabile il contributo dell'agricoltura intesa come allevamento avicolo in quanto gli allevanti non producono PM<sub>10</sub> ma, caso mai, polveri più grossolane. Inoltre gli allevamenti si trovano in zone rurali e montane dove non risultano concentrazioni di PM<sub>10</sub> che, invece, sono nei centri abitati.

Sottolineiamo infine che, per quanto riguarda il PSR, nel sostegno a misure specifiche volte ad assicurare ulteriori riduzioni delle emissioni di ammoniaca e degli altri inquinanti atmosferici dal comparto agricoltura in raccordo con le prescrizioni e le indicazioni del PAIR, saranno decisive le volontà del partenariato il cui parere è obbligatorio e vincolante per l'Unione Europea.

## **LE CITTÀ E L'UTILIZZO DEL TERRITORIO**

Il documento preliminare individua tra gli obiettivi strategici del piano la necessità di *"improntare la pianificazione territoriale ed urbanistica ad un principio di sostenibilità che limiti lo sprawl urbano e minimizzi il consumo di nuovo territorio, attraverso politiche di riqualificazione e rigenerazione urbana"* Se tale obiettivo appare, in linea puramente teorica, condivisibile, particolare attenzione occorre avere nel prevedere ricette preconfezionate che consentano di intervenire per cambiare, in maniera arbitraria ed imposta dall'alto, una modalità di utilizzo del territorio che - non dimentichiamo - è di fatto il frutto delle dinamiche sociali ed economiche e delle scelte di politica urbanistica degli ultimi decenni, che hanno progressivamente portato le zone urbane ad espandersi oltre i confini "fisici" della città.

L'adozione del modello di città compatta prevista dal piano richiederebbe un completo ribaltamento delle logiche che hanno finora presieduto la programmazione urbanistica, a partire da un'attenta analisi delle motivazioni che hanno indotto, in questi decenni, a trascurare i rischi ambientali che la dispersione abitativa, finora largamente tollerata se non incentivata per ragioni di carattere economico, ha portato con sé.



Se dal punto di vista della riqualificazione territoriale e della sostenibilità ambientale l'idea della città compatta appare idealmente percorribile, occorre interrogarsi sulla reale fattibilità di un modello "costruito sulla carta" senza fare i conti con la realtà e con le dinamiche socio-economiche attuali e con le esigenze concrete delle persone, disposte a sostenere spostamenti anche significativi a fronte di opportunità lavorative sempre più labili.

L'esigenza del compattamento dello spazio urbano, attraverso il recupero e la riqualificazione di aree dismesse, attraverso la riduzione dei percorsi casa-scuola-lavoro, attraverso una diversa pianificazione che abbia come obiettivo un minore e più accorto consumo del suolo, non deve confondersi con il rischio di prefigurare delle città "blindate", in cui il ridotto interscambio fisico con l'esterno si traduca in una limitazione alla dinamicità e al flusso di persone ed idee e, in ultima analisi, ad una perdita di attrattività invece che ad un suo atteso incremento. Occorre anche dire che il concetto di "compattazione" è fortemente legato, nel documento, all'obiettivo della riduzione del traffico veicolare privato, ed in particolare dei percorsi "casa - scuola" e "casa - lavoro", mentre soprattutto questi ultimi hanno dimostrato, negli anni, di svilupparsi a prescindere dalla struttura della città, ed in particolare in momenti di scarsità di occupazione essi tendono inevitabilmente ad allungarsi per una comprensibile e forzata maggiore disponibilità alla mobilità da parte dei lavoratori.

Anche il tema dei servizi pubblici, del resto, appare affrontato con una certa approssimazione: da tempo ormai si è passati al concetto di "integrazione" fra trasporto pubblico e privato, abbandonando l'idea del trasporto pubblico come "sostitutivo" di quello privato, per evidenti problemi non solo di costo ma anche di impatto ambientale (giova a questo proposito ricordare, che il maggiore contributo inquinante deriva dal traffico pesante).

Ciò premesso, crediamo che il difficile compito di trovare un equilibrio tra una città vivibile ed attraente, indispensabile anche allo sviluppo di serie politiche di marketing turistico e urbano, ed una città sostenibile non sia perseguibile riproponendo, anche in un piano di lungo periodo e in ottica europea, le medesime iniziative di carattere emergenziale, la cui efficacia sull'obiettivo specifico (il contenimento di PM10 in ambito urbano) è stato in più occasioni smentito alla prova dei dati.

Emblematico in tal senso il caso di Parma, che ha sperimentato, lo scorso anno, un inasprimento ulteriore nell'accessibilità dei veicoli, ampliando anche agli EURO 3 e 4 le limitazioni alla circolazione durante i giovedì e le domeniche ecologiche; nel caso specifico i dati desunti dal monitoraggio ARPA hanno dimostrato che tale misura non ha portato alcun beneficio nel contenimento del livello di PM10, la cui variazione dipende invece dalle condizioni atmosferiche.

A fronte di tali risultati, il riproporre acriticamente tali misure di chiusura al traffico, prevedendone addirittura il progressivo ed ulteriore inasprimento ed un'estensione ai Comuni di minori dimensioni, appare pertanto una scelta che continua a trovarci fortemente contrari.

Senza contare che tali misure trova ancora una volta applicazione prevalentemente all'interno della cerchia urbana propriamente detta, escludendo le aree periferiche delle città, quando invece il sistema di rilevazione on-line di ARPA sui dati delle emissioni regionali evidenzia come l'impatto di PM10 dovuto al traffico cittadino incida in maniera ridotta rispetto al riscaldamento e alle emissioni della rete autostradale e delle reti stradali extraurbane. Con il risultato di far ricadere il peso di queste misure esclusivamente sul centro urbano ristretto, quello che dovrebbe essere il *"cuore pulsante delle dinamiche sociali ed economiche della regione"* propriamente, sulle attività commerciali e di servizi che operano in queste aree che, loro malgrado, devono fare i conti con un elemento di svantaggio competitivo nei confronti delle attività poste nelle periferie, sulle grandi direttrici di traffico (tra cui grandi superfici commerciali e outlet) configurando, nei fatti, un fenomeno di concorrenza sleale.

Riteniamo che la problematica venga ancora una volta affrontata con un'ottica emergenziale, quando si pensano di rafforzare iniziative come le domeniche ecologiche che, hanno mostrato, di avere un effetto più che altro "dimostrativo" mentre vengono toccati solo marginalmente ed in maniera ancora superficiale le problematiche di carattere strutturale che fanno capo al riscaldamento (pubblico e privato) e al trasporto su gomma.

Un aspetto senza dubbio di forte impatto sulle attività che operano nelle città, come la regolamentazione della distribuzione delle merci, richiede un maggiore approfondimento. Come nel caso della previsione della limitazione degli accessi alle sole zone urbane dei veicoli commerciali più inquinanti, così come la gestione dell'ultimo km a basso impatto per la distribuzione delle merci: si tratta di un tema di grande rilievo, sul quale è comunque necessario osservare che sperimentazioni già fatte hanno sortito effetti discutibili (fino all'abbandono delle sperimentazioni stesse). Ci saremmo quindi attesi un'analisi critica di ciò che è stato fatto in passato, e non la semplice riproposizione di un intervento comunque oneroso, non applicabile a tutte le tipologie commerciali, fortemente selettivo negli obiettivi e legato a forti investimenti infrastrutturali in piattaforme di scambio, a loro volta generatrici di traffico (mentre è ancora in fase del tutto iniziale il processo di metanizzazione dei mezzi pubblici pesanti).

Da ultimo, siamo persuasi che effetti concreti rispetto alla riduzione dell'inquinamento nelle aree urbane derivante propriamente dal traffico veicolare possano prodursi, nell'attuale delicata congiuntura economica, solamente a fronte di una seria politica di incentivazione che renda economicamente possibile la diffusione su vasta scala di mezzi di trasporto a ridotto impatto ambientale; in assenza di tali politiche incentivanti, il quadro di misure proposto rischia di essere fortemente punitivo, prima ancora che per le imprese, per i cittadini e le famiglie, che nella nostra regione hanno dimostrato concretamente, in questi anni, una forte propensione verso autoveicoli meno inquinanti, ma che devono necessariamente fare fronte, anch'essi, ad un momento economico non certamente favorevole a consistenti investimenti.

Per questo è assolutamente necessario poter conoscere in questa fase di confronto le previsioni di risorse che si renderanno disponibili per queste tipologie di intervento.

#### **MOBILITA' SOSTENIBILE**

Occorre puntare a forme di mobilità collettiva che considerino il trasporto intermodale come l'unica risposta in grado di intercettare una domanda di mobilità crescente, in termini di domanda, per qualità e quantità, la cui soddisfazione passa oggi quasi esclusivamente per forme di trasporto di tipo individuale. L'obiettivo di passare, in misura progressivamente crescente, da una mobilità delle persone di natura privata ad una risposta collettiva deve vedere, oltre ad un impegno per la riqualificazione del servizio di trasporto di linea, anche il ricorso all'integrazione con forme di trasporto "non di linea" attraverso apposite convenzioni, valorizzando anche in questo caso l'imprenditoria privata. In mancanza di queste strategie e azioni è del tutto inutile, oltretutto dannoso, perseverare nelle misure di inasprimento della circolazione. La qualificazione del TPL, in presenza di un costante calo delle risorse che sul piano nazionale vengono ad esso attribuite, rende ancor più urgente la necessità di dare attuazione agli impegni sottoscritti nell'ambito del Patto Regionale per la Mobilità 2010/2012 fra Regione e parti sociali. Il rinnovo del parco veicolare, in particolar modo, può avvenire solo nell'ambito di una corretta definizione dei costi standard e nel quadro di un diverso rapporto impresa pubblica/privati sub-affidatari di linee. Tale obiettivo va perseguito ponendo in essere gli impegni indicati nel Protocollo d'Intesa sottoscritto Regione, Confservizi e Caipet aprendo sulla base dei contenuti del documento programmatico condiviso a maggio 2012, il confronto di merito fin qui mancato.

#### **ENERGIA**

Occorre distinguere quando si parla dell'utilizzo di biomasse per la produzione di energia se si tratta di biomasse combuste che, certamente, hanno un ruolo nel quadro generale delle emissioni in atmosfera provenienti da impianti per la produzione di energia, dalle biomasse "digerite" che non hanno impatto sulle emissioni in atmosfera se non per quel che riguarda le emissioni prodotte dai motori di cogenerazione che sono ritenuti dalle norme nazionali e regionali "poco significative" e per questo soggette ad un regime autorizzativo semplificato.

Pertanto considerare gli impianti a biogas come sistemi che necessitano di misure compensative, "saldo 0", ha fortemente inibito lo sviluppo di questa tecnologia che permette di sfruttare fino in fondo qualunque materiale vegetale od animale che altrimenti andrebbe incenerito o inviato alle discariche.

## **ATTIVITA' DI CAVA E DI CANTIERE**

Anche per quanto riguarda le attività di cava e di cantiere (questi ultimi fortemente in diminuzione) si dubita che possano sollevare PM10 tutt'al più poveri più grossolani e di altra natura.

## **CONCLUSIONI**

In linea generale riteniamo che, poiché nella costruzione del documento preliminare sul Piano Integrato di Qualità dell'aria, sono mancati i momenti di concertazione e di confronto, la struttura del documento presenti delle incognite che solo un processo partecipativo e uno scambio sinergico di informazioni possono sanare per renderlo condivisibile e realmente applicabile sul nostro territorio.

Riteniamo, inoltre, che molti aspetti rilevanti per il sistema produttivo di questa Regione non siano stati opportunamente valutati e, a puro titolo esemplificativo ma non esaustivo, citiamo:

- 1) lo strumento dei piani stralcio per attuare azioni per la realizzazione di obiettivi di gestione della qualità dell'aria poiché laddove non venga previsto un confronto costruttivo e in tempo reale col proponente, non è adeguato;
- 2) le fonti e la modellistica da cui si ricavano i dati poiché devono esserci strumenti omogenei a livello italiano ed europeo;
- 3) il meccanismo del "saldo zero" poiché inibisce gli investimenti e sottrae risorse vitali alle imprese;
- 4) l'applicazione dei valori più bassi previsti nei range dei limiti delle "BAT Conclusions" per le imprese A.I.A. (Autorizzazione Integrata Ambientale) poiché è iniquo e, prima di incidere sulle attività produttive che già hanno fornito un rilevante contributo al miglioramento della qualità dell'aria, occorre concentrarsi sulle misure da attuare nei confronti delle emissioni provenienti dalla "combustione non industriale";
- 5) l'applicazione di limiti alle emissioni ancora più severi per le imprese non in A.I.A. poiché è iniqua dal momento che, già oggi, la Regione Emilia Romagna applica limiti più restrittivi rispetto alle altre Regioni e alla norma nazionale di riferimento, ed è giunto il momento che anche le imprese di altre Regioni e il settore "non produttivo" facciano dei sacrifici;
- 6) le fonti dalle quali provengono le stime sull'ammoniaca del comparto zootecnico perché sono state sovrastimate;
- 7) l'introduzione di ulteriori misure sugli stoccaggi e sullo spandimento degli effluenti poiché va a pesare su quelle imprese che hanno già adottato da anni misure più restrittive rispetto alle Regioni contermini ed è giunto il momento di comparare le misure adottate dalle altre Regioni con quelle previste in Emilia Romagna che, dal 1995, applicano misure e prescrizioni sull'utilizzazione agronomica degli effluenti e questo ha causato migrazioni del nostro patrimonio zootecnico e un danno economico all'intero settore;
- 8) la rimozione dell'ammoniaca dal digestato poiché è una pratica antieconomica e non dà risultati apprezzabili per il numero esiguo di impianti presenti in Regione che sono già stati fortemente penalizzati dalle recenti delibere regionali;
- 9) l'ulteriore limitazione del traffico veicolare nelle aree urbane non porta i risultati attesi e crea un danno economico alle attività commerciali e di servizi;
- 10) i provvedimenti di facciata quali la previsione dell'aumento delle piste ciclabili (che in molte delle nostre città hanno un'estensione teorica in linea con le più avanzate città europee) poiché non è più perseguibile mentre sarebbe più efficace una riqualificazione delle stesse per una miglior fruibilità;
- 11) gli incentivi reali per la sostituzione degli attuali veicoli maggiormente inquinanti, pubblici e privati poiché sono utili per perseguire e raggiungere gli obiettivi di riduzione degli inquinanti nell'aria e così anche gli incentivi per la modernizzazione degli impianti di riscaldamento.