



Provincia di Venezia

Tavolo Tecnico Zonale della Provincia di Venezia

in attuazione del
Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.)

Prot. n° 0072042/08

Classificazione: XIX-13

Venezia-Mestre, 06 ottobre 2008

Oggetto: Verbale del Tavolo Tecnico Zonale del 06/10/2008 avente come oggetto "Individuazione delle misure per il contenimento dell'inquinamento da PM10 nell'inverno 2008-2009"

Partecipanti

Vedi foglio presenze

Elenco Comuni rappresentati:

Annone Veneto		Concordia S.	X	Meolo		San Donà di Piave	
Campagna Lupia	X	Dolo	X	Mira	X	Santa Maria di Sala	
Campolongo Maggiore		Eraclea		Mirano		San Michele al T.	
Camponogara		Fiesso d'Artico		Musile di Piave		San Stino di L.	X
Caorle		Fossalta di Piave		Noale	X	Scorzè	X
Cavallino Treporti		Fossalta di Portogruaro		Noventa di Piave		Spinea	X
Cavarzere		Fossò	X	Pianiga		Stra	
Ceggia		Gruaro		Portogruaro	X	Teglio Veneto	
Chioggia		Jesolo		Pramaggiore		Torre di Mosto	
Cinto Caomaggiore		Marcon	X	Quarto d'Altino	X	Venezia	X
Cona		Martellago	X	Salzano		Vigonovo	X

Totale comuni rappresentati: 15 su 44.

Il **Dirigente del Settore Mobilità e Trasporti della Provincia di Venezia, ing. Paolo Gabbi**, alle ore 11:00, dichiara aperto il Tavolo Tecnico Zonale (TTZ) scusandosi con la platea per l'impossibilità a partecipare del Presidente della Provincia di Venezia Davide Zoggia, impegnato in un'altra riunione, e del ritardo con il quale interverrà l'assessore alla Mobilità e Trasporti Enza Vio anch'essa impegnata in un altro incontro.

Il **Direttore Dipartimento ARPAV Provinciale di Venezia, dott. Renzo Biancotto**, prende la parola per fare dapprima un breve riepilogo delle informazioni raccolte in questi anni di attività sul tema della qualità dell'aria dal Dipartimento Provinciale dall'Agenzia per l'Ambiente.

Viene fatta una panoramica sulla rete di monitoraggio atta a tenere sotto controllo i parametri di inquinamento atmosferico e viene spiegata la sua evoluzione che, grazie anche alla modifica e integrazione degli strumenti, ha consentito negli ultimi anni di mettere on-line, sul sito dell'Agenzia, i dati e di ottenere una certificazione di affidabilità dei dati stessi. Il risultato è che il numero di stazioni risulta essere maggiore rispetto agli standard europei.

Nell'anno 2007 l'analisi dei dati rilevati dalle centraline ha portato ai seguenti risultati:

- l'Ossido di Carbonio e l'Anidride Solforosa sono abbondantemente al di sotto dei valori limite previsti dalla normativa in vigore sia nei limiti orari che in quelli giornalieri;
- il Biossido di Azoto (precursore delle polveri secondarie) presenta superamenti (sia del valore limite orario che del valore limite annuale) che suggeriscono la necessità di tenere sotto controllo questo parametro.;

- analogamente al punto precedente, ma con concentrazioni particolarmente elevate nel periodo estivo, l'Ozono (figlio di una serie di gas precursori) che, in condizioni di esposizione solare, tende a formarsi in particolare nelle stazioni più remote;
- per il PM10 è stato superato sia il valore limite medio annuale che il numero di giorni massimo che la legge prevede per il superamento dei 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- il Benzoapirene (idrocarburo policiclico aromatico di riferimento con valenza sanitaria) ha avuto anch'esso il superamento del valore limite annuale di qualità;
- sotto controllo e senza problemi sia l'esposizione al Benzene che l'esposizione ai vari tipi di metalli normati dalle leggi europee.

Viene, quindi, analizzata la situazione sulle sostanze che nell'anno 2007 hanno presentato criticità, paragonandole con i dati raccolti nell'anno 2006.

I dati del 2008 non vengono esaminati in quanto l'anno è ancora in corso; tali informazioni, disponibili sul sito, non sono ancora state consolidate e certificate.

Sia nel 2006 che nel 2007, nelle stazioni di rilevamento il Biossido di Azoto supera i valori limite, sia quello previsto per il 2007 che quello per il 2010. I veicoli e gli autoveicoli a benzina sono i maggiori responsabili, per quel che riguarda il traffico (non per le centrali o altro), in merito alla produzione di Biossido di Azoto.

Per quanto riguarda l'Ozono ci sono stati una serie di episodi critici in riferimento al superamento dei giorni limite per la protezione umana; per quanto riguarda il livello di allarme c'è stato solo un superamento su Bottenigo e Maerne.

Negli ultimi tre anni il valore medio annuale delle stazioni che misurano il PM10 è stabile a 52 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, valore più alto del limite di 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ imposto dalla normativa.

Per quel che riguarda il dato dei giorni di superamento, è stato abbondantemente superato il limite di 35 previsti dalla legge, anche se nel 2007 è stato più basso dei due anni precedenti (dato che sembrerebbe confermarsi anche nel 2008). Bisogna tenere presente che le condizioni meteorologiche influiscono rispetto all'evoluzione dei fenomeni anche se la speranza è che le azioni intraprese possano in qualche maniera influenzare il dato emissivo globale.

Viene controllato e monitorato in più stazioni anche il PM2.5 (frazione del particolato che riesce ad arrivare anche più in profondità -quasi a livello alveolare- dell'albero respiratorio umano); la situazione è abbastanza omogenea tra stazioni di traffico urbane e industriali. Questo perché il PM2.5 (ancor più rispetto al PM10) risente della componente secondaria di particolato che si forma per trasformazione nell'atmosfera dei gas precursori che provocano, in un certo lasso di tempo, la loro degradazione e aggregazione in forme di particelle che diventano facilmente respirabili da parte delle persone.

Viene analizzata la situazione in tutto il territorio provinciale: si manifestano gli stessi fenomeni di superamento del valore limite sulle 24h del Comune di Venezia in tutta la provincia. Il sito di Concordia Sagittaria, che per ARPAV è quello in condizioni di minor esposizione a fonti dirette, presenta un certo numero di superamenti in corso d'anno (seppure abbondantemente inferiori rispetto a quelle di Mestre Via Circonvallazione, stazione storica di traffico urbano a Mestre). E' interessante il dato di Noale in quanto la stazione di rilevamento è posizionata in un punto (sorta di "canyon" urbano dove il traffico pesante ha gravi responsabilità sul particolato prodotto).

La situazione di Venezia è in linea con quella degli altri capoluoghi veneti.

La tendenza della concentrazione di Benzoapirene in atmosfera è lievemente migliorata anche se è ancora superiore al limite fissato dalla normativa (pari a 1 ng/m^3)

Viene ricordato alla platea che nel Piano Regionale per la Tutela dell'Aria si indicano come maggiori responsabili delle emissioni di particolato per chilogrammo di carburante i veicoli diesel assieme ai motorini due tempi.

Per quel che riguarda gli NOx, gli Euro 0 a benzina sono quelli che danno un contributo principale; lo sviluppo degli Euro 3 (e successivi) ha abbastanza appiattito i livelli di esposizione e di emissione da parte degli autoveicoli.

Viene spiegata l'analisi fatta sull'andamento del particolato misurato nelle campagne promosse da ARPAV all'interno del territorio provinciale, in quattro stazioni (Noale, Concordia Sagittaria, Via Lissa e Moranzani) in funzione delle condizioni meteorologiche (vento e piovosità).

In condizioni di grande pulizia dell'aria (vento forte e piovosità significativa) nelle stazioni dislocate nelle zone più "pulite" (Concordia Sagittaria, Via Lissa e Moranzani) si porta su valori bassi ma mai sotto i 10 µg/m³; nei siti più inquinati (Piazzetta del Grano a Noale) si rilevano comunque valori alti a causa del forte peso che hanno le emissioni degli autoveicoli.

Dopo qualche giorno, da una condizione di atmosfera pulita si arriva ad un livello di saturazione non più del particolato primario (direttamente emesso dalle sorgenti) ma di un particolato secondario che si è formato in atmosfera per la degradazione chimica che hanno subito gas quali gli ossidi di azoto, gli ossidi di zolfo, le sostanze organiche volatili, l'ammoniaca, etc.

Tutte le sorgenti distribuite nel territorio, e non solo le sorgenti che vengono direttamente dalle ciminiere e dagli autoveicoli, contribuiscono a creare il particolato secondario che si distribuisce uniformemente nel territorio provinciale.

Questa condizione di saturazione di solfato, di nitrato di ammonio e di sostanze carboniose è talmente elevata che rende vano qualsiasi provvedimento assunto.

L'Assessore alla Mobilità e Trasporti della Provincia di Venezia, Enza Vio, svolge un'analisi in merito al fallimento dei provvedimenti di limitazione del traffico proponendo le nuove soluzioni della Provincia di Venezia, con iniziative meno pesanti rispetto a quelle presentate negli anni scorsi (targhe alterne) e che tengano conto della mancanza di risorse economiche.

Tuttavia, tra i problemi emersi, nelle analisi fatte con i Comuni per il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, vi è quello della mobilità. Il problema degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola sono di fondamentale importanza e non vanno sottovalutati, bisogna dare soluzioni sia di tipo trasportistico che urbanistico (corsie preferenziali, piste ciclabili, etc.) oltre che risultare necessario modificare la cultura della popolazione in materia di educazione ambientale.

Il Dirigente del Settore Mobilità e Trasporti della Provincia di Venezia, ing. Paolo Gabbi, sottolinea come le Linee Guida del Piano Generale della Mobilità del 2007, sulla base di stime del Censis (70% della mobilità totale sulla breve distanza), focalizzino come obiettivo primario avere una mobilità sicura, efficiente e sostenibile.

Per quel che riguarda la mobilità urbana il libro verde dell'UE 2007 propone uno sviluppo del trasporto collettivo, la promozione della mobilità lenta, il governo degli accessi della mobilità privata, nuove forme di logistica urbana e la promozione dell'infomobilità.

E' in corso un progetto europeo (MAX 2007-2010) con duplice intento: indurre i cittadini a modificare le modalità di spostamento e indurre i decisori politici ad investire in comunicazioni in materia.

I processi per tutelare la qualità della vita dei cittadini, migliorare la qualità dell'aria e ridurre gli impatti consistono nel disincentivare l'uso del mezzo privato, limitare o restringere il traffico privato in particolari zone, introdurre politiche di tariffazione che scoraggino il transito e il parcheggio nei centri storici ma, soprattutto, campagne di sensibilizzazione con le quali si spieghi alla cittadinanza i motivi per i quali si cerca di disincentivare l'utilizzo del mezzo privato.

Altri processi possono essere promuovere la conversione dei veicoli inquinanti, utilizzare biciclette elettriche in ambito urbano, garantire agevolazioni tariffarie sul Trasporto Pubblico Locale, predisporre piani della moderazione del traffico, realizzare percorsi ciclopedonali protetti in sede propria e garantire la domanda di mobilità.

Quest'ultimo è il tema su cui la Provincia sta cercando di coinvolgere i Comuni attraverso la promozione del Mobility Management.

Generalmente tutti concordano con gli interventi rimarcati, ma la realtà si scontra con una grave penuria di risorse.

D'altra parte la Pianura Padana è annoverata tra le zone europee maggiormente inquinate; si capisce che misure che limitino solamente l'utilizzo dell'auto difficilmente risolvono in maniera decisa la situazione.

In considerazione di tutto questo la Provincia avanza delle proposte, rivolte alle amministrazioni locali, particolarmente "soft" dirette a dare comunque un "messaggio" ai cittadini per fare loro capire la necessità di rispettare l'ambiente e rivolgersi a forme di mobilità più sostenibile:

1. Divieto totale di circolazione dal lunedì al venerdì (8.00÷18.00) per i veicoli Pre-Euro che, per i residenti nella Provincia di Venezia, dai dati ACI 2007, dovrebbe interessare 55.000 vetture. Decorrenza dal 20/10/2008 al 31/03/2009;
2. Inserimento nei bandi di gara (offerta economicamente più vantaggiosa) di clausole che favoriscono le società che impiegano mezzi a basso impatto ambientale;

3. Utilizzo, nei progetti di opere infrastrutturali, di materiali fotocatalitici per la copertura delle opere d'arte, al fine dell'abbattimento degli inquinanti da traffico (CO, ossido di azoto, anidride solforosa, PM10, ...);
4. Domeniche ecologiche (25/01, 22/02, 29/03);
5. promuovere campagne di sensibilizzazione;
6. campagna Bollino blu, prevedere maggiori controlli da parte di tutte le forze di polizia. La Provincia ha notato infatti, un progressivo di bollini emesi il che significa che le persone, proprio perché mancano i controlli, non effettuano la verifica annuale;
7. Azioni di mobility management :
 - piani spostamento casa-lavoro, di aziende/enti/poli commerciali-industriali-sanitari;
 - piani spostamento casa-scuola;
 - incentivazione relativa al car sharing;
 - bike-sharing (previsti cofinanziamenti della Regione Veneto con apposito bando);
 - incentivi per trasformazione auto a GPL e metano;
 - agevolazioni per abbonamenti TPL.

Viene lasciata la parola alla platea per eventuali osservazioni.

Il Vicesindaco del Comune di Noale, Enrico Scotton, afferma che chi, come lui, è parecchi anni che partecipa a questi tavoli tecnici, ha sempre notato la mancanza del soggetto fondamentale di questo tavolo: la Regione Veneto. Noale, ad esempio, si trova su una Regionale e solo la variante può alleggerirne il traffico che vi circola quotidianamente.

Noale negli anni scorsi non ha applicato le targhe alterne poiché è attraversata da una Strada Regionale e da due Strade Provinciali, dove non è possibile applicare tali misure perché avrebbero avuto ripercussioni su strade comunali; il Comune ha aderito a tutte le altre iniziative proposte compresa l'ultima del Mobility Management.

Viene preso atto della situazione emersa dalle misure adottate negli anni scorsi: alcune misure non hanno dato risultati sperati, il problema, però, persiste e non è da nascondere. Le misure proposte dalla Provincia sono attuabili anche dai Comuni, dal momento che sono quasi tutte senza costi.

Chiude l'intervento affermando che crede sia fondamentale continuare l'azione culturale e, memore dell'iniziativa di Biciclima dell'anno scorso, propone di aggiungere tra le iniziative l'invito alle famiglie di portare i ragazzi a scuola senza l'auto in giorni prefissati.

L'Assessore all'Ambiente del Comune di Venezia, Pierantonio Belcaro, comunica che il Comune di Venezia si adegnerà alla proposta della Provincia di Venezia sulla decorrenza dei divieti di circolazione, ma che metterà una finestra con possibilità di circolare dalle 10 alle 16 nei giorni di martedì, mercoledì e giovedì.

Dal momento che la domenica ecologica del 22 febbraio coinciderebbe con la domenica del Carnevale viene proposto di anticipare la data alla domenica precedente 15 febbraio.

L'Assessore alle Politiche Ambientali del Comune di Mira, Maurizio Barberini, si dichiara esterrefatto e disarmato di fronte alla situazione fatta vedere con i dati di ARPAV che sottolinea un peggioramento e non una situazione stagnante. Condivide la posizione di Noale e conferma la non intenzione di attuare le targhe alterne.

Sottolinea altresì l'assenza della Regione Veneto al tavolo.

Si impegna a fare il possibile per attuare qualsiasi tipo di iniziativa, magari trovando forme a costo zero dando segnali precisi per educare.

L'Assessore alla Mobilità e Trasporti della Provincia di Venezia, Enza Vio, ritiene che malgrado le misure siano soft danno il segnale alla cittadinanza che non si è abbassata la guardia.

Viene accolta la proposta dell'Assessore Belcaro di anticipare la domenica ecologica al 15 febbraio ma viene ribadita l'intenzione di non fare deroghe per evitare di svuotare di contenuto le proposte che già sono di minima.

Ora chiusura del Tavolo Tecnico Zonale: 12:10

Il presente verbale viene inviato per conoscenza alle Province di Padova e Treviso.

Il Verbalizzante
dot. Carlo Mazzarini

V.to ing. Paolo Gabbi