



Con il patrocinio di



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE



PIANI REGIONALI PER LA QUALITÀ DELL'ARIA

Maria Rosa Vittadini



| Cambiamenti climatici, politiche di mobilità e qualità dell'aria nelle
grandi città Italiane | Rapporto Mobilitaria 2018 | Roma, 16 febbraio 2018 |

Una nuova generazione di Piani regionali per la qualità dell'aria

multi motivi di interesse

➤ *di contenuto*

➤ *di metodo*

e anche taluni problemi che debbono essere ancora risolti per la loro efficacia

Alcuni Piani in vigore e molti in via di aggiornamento

Regione Val d'Aosta (2016) Regione Lombardia (Avviato 2017), Regione Veneto (2016), Regione Emilia Romagna (2017), Regione Toscana (inviato dalla G.R al C.R. 2017), Regione Calabria (2016 ?)

Piani qualità dell'aria e Piani dei trasporti: entrambi riguardano la quasi totalità delle trasformazioni e la loro attuazione richiede

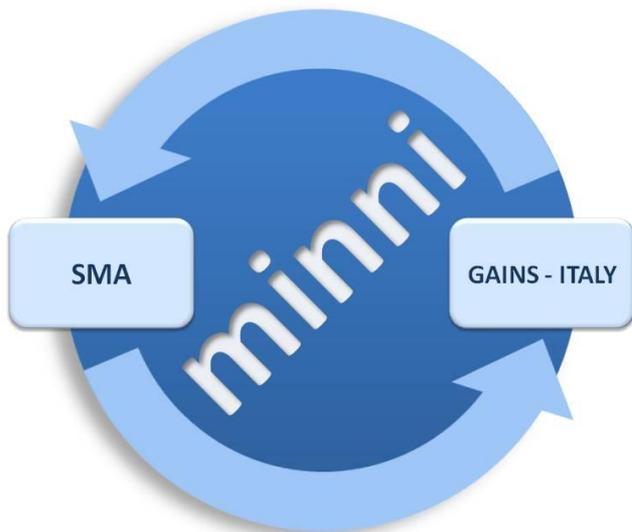


integrazione con livelli di governo multiscalari e multisetoriali (dalla UE ai Comuni)

Punti di forza: raccordo e armonizzazione tra livello nazionale e livello regionale (un esempio interessante per le Strategie nazionali e regionali di Sviluppo Sostenibile)

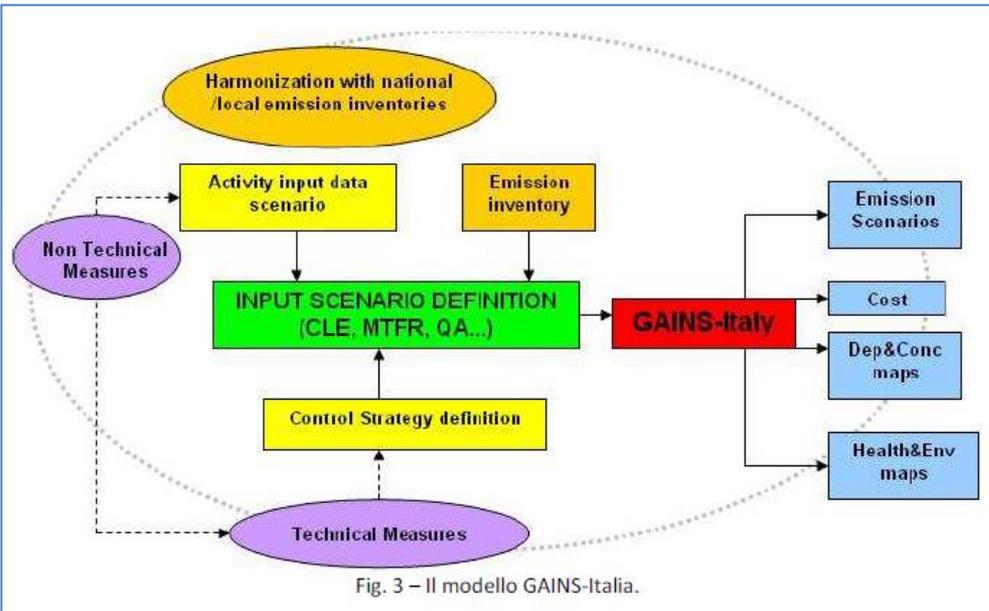
- **obiettivi autorevoli (rigore scientifico, salute)**
- **uniformi criteri di zonizzazione, metodi di misura e monitoraggio**
- **cogenza obiettivi: obbligo e flessibilità ben strutturate (valori limite e valori obiettivo)**
- **modellazione nazionale (modelli emissivi Ispra e Gains Italy di Enea) “regionalizzati” in base agli inventari Inemar per costruire in ciascuna Regione lo scenario base**

MINNI- Modello Integrato Nazionale a supporto della Negoziazione Internazionale sui temi dell'Inquinamento Atmosferico è stato sviluppato da ENEA per conto del Ministero dell'Ambiente

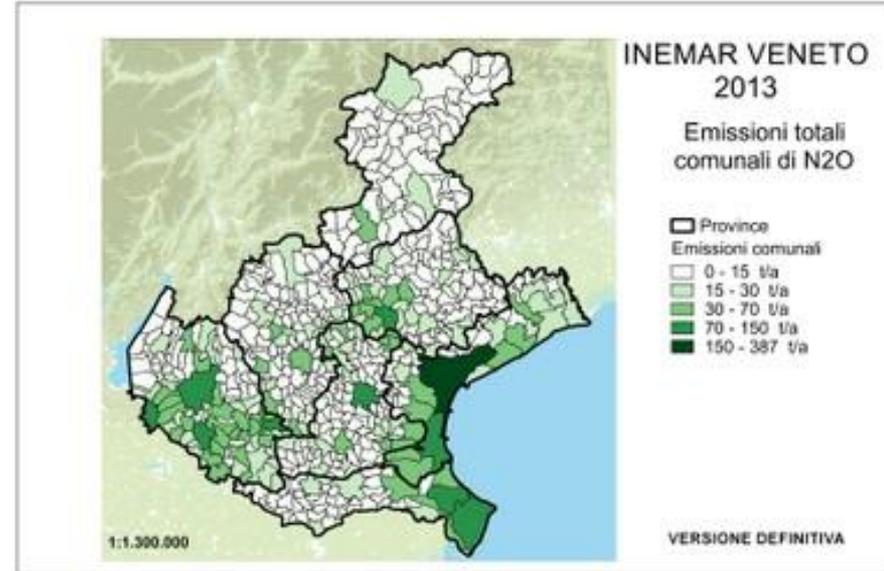


MINNI è un insieme di modelli e pre/post processor per selezionare e valutare l'efficacia delle politiche di qualità dell'aria a livello nazionale e regionale. MINNI comprende due principali sistemi modellistici:
il Sistema Modellistico Atmosferico (SMA) e GAINS - Italy

gli strumenti



Gains Italy



INEMAR

Punti di debolezza: rapporto tra Regioni e Enti locali

Le misure nazionali non bastano a raggiungere gli obiettivi del Dlgs 155/2010. Occorrono (sempre) misure aggiuntive, che spesso riguardano la mobilità.

Due atteggiamenti:

la Regione fissa obiettivi, ma poi sono gli EELL a decidere quanto e come (e se) contribuire. Lo strumento di valutazione è la VAS, ma il risultato non è definito

la Regione fissa azioni obbligatorie definite nella tipologia e nella dimensione (piste ciclabili, ZTL, e simili). I conti tornano, ma la fattibilità è incerta

che fare?

- i modelli dovrebbero essere usati nel processo di redazione del Piano per concordare/negoziare possibili alternative e poi monitorare i risultati delle azioni concordate (con Amministrazioni e stakeholders)
- occorrono Tavoli di regia sulla attuazione
- bene le nuove zonizzazioni, ma occorrono connessioni con le strategie metropolitane e i piani territoriali d'area vasta
- occorre un ragionevole sistema di sanzioni
- occorre un monitoraggio in grado di raccordare azioni e risultati

E le emissioni del traffico autostradale e delle infrastrutture di livello sovra-regionale?

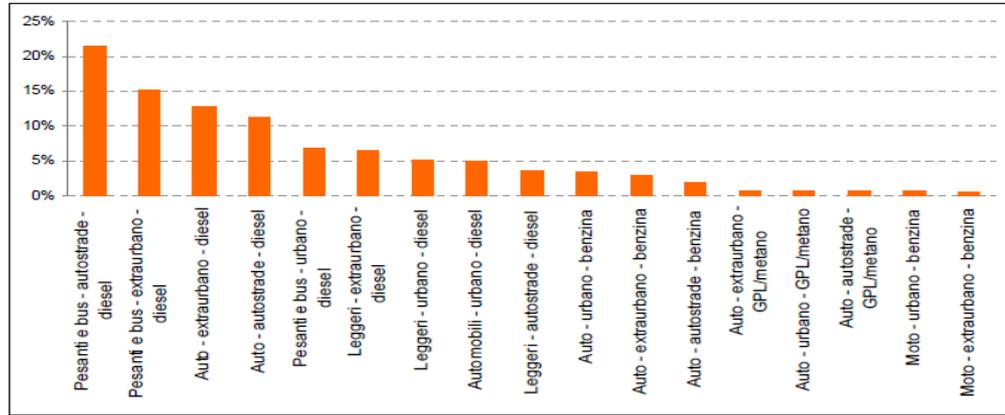


Figura 4.23 NOx - contributo % delle attività nel M07 (fonte dati: ISPRA 2008, con disaggregazione del dato nazionale a livello regionale realizzata da ARPAV ed integrata in INEMAR Veneto 2007/8)

Secondo questo schema in Veneto le emissioni di NOx dovute al traffico autostradale di veicoli pesanti e leggeri alimentati con tutti i tipi di carburante assommano a circa il 40% delle emissioni dovute al traffico stradale.

E' indispensabile stabilire obiettivi anche per questi soggetti