



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

*** * ***

Parere n. 43 del 11 gennaio 2021

| | |
|---------------------------------|--|
| Programma: | <p><i>Valutazione Ambientale Strategica</i></p> <p><i>Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico</i></p> <p><i>Rapporto Ambientale</i></p> <p>IDVIP4729</p> |
| Proponente: | <p><i>MATTM - Direzione Generale per il Clima, l'Energia e l'Aria</i></p> |
| Autorità precedente: | <p><i>Presidenza del Consiglio dei Ministri</i></p> |

La Sottocommissione VAS della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D. Lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34, legge di conversione 17 luglio 2020 n. 77, recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017 n. 342, recante *Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;

RICHIAMATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale e in particolare:

- la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 *concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente (VAS)*;
- il D.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e in particolare:
 - ✓ il comma 1, lett. a secondo cui si intende per “a) *valutazione ambientale di piani e programmi, nel seguito valutazione ambientale strategica, di seguito VAS: il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al titolo II della seconda parte del presente decreto, lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, l’elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del piano o del programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l’espressione di un parere motivato, l’informazione sulla decisione ed il monitoraggio*”;
 - ✓ l’art. 6, recante “*Oggetto della disciplina* “e, in particolare:
 - il comma 2 secondo cui “*Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:*
 - a) *che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell’aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l’approvazione, l’autorizzazione, l’area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del presente decreto*;

b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni”;

- ✓ l'art. 11, recante *Modalità di svolgimento* e, in particolare, il comma 2 lett. c) secondo cui l'autorità competente “*esprime, tenendo conto della consultazione pubblica, dei pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, un proprio parere motivato sulla proposta di piano e di programma e sul rapporto ambientale nonché sull'adeguatezza del piano di monitoraggio e con riferimento alla sussistenza delle risorse finanziarie*”;
- ✓ l'art. 13, recante *Redazione del rapporto ambientale* e, in particolare:
 - il comma 1 secondo cui “*Sulla base di un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano o programma, il proponente e/o l'autorità procedente entrano in consultazione, sin dai momenti preliminari delle attività di elaborazione di piani e programmi, con l'autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale*”;
 - il comma 4 secondo cui “*Nel rapporto ambientale debbono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso. L'allegato VI al presente decreto riporta le informazioni da fornire nel rapporto ambientale a tale scopo, nei limiti in cui possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione correnti, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma. ((Il Rapporto ambientale da atto della consultazione di cui al comma 1 ed evidenzia come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti.)) Per evitare duplicazioni della valutazione, possono essere utilizzati, se pertinenti, approfondimenti già effettuati ed informazioni ottenute nell'ambito di altri livelli decisionali o altrimenti acquisite in attuazione di altre disposizioni normative*”;
- ✓ l'Allegato VI alla parte seconda del D.lgs. n. 152/2006, recante “*Contenuti del Rapporto ambientale di cui all'art. 13*”;
- il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, in considerazione degli aspetti di modifica e integrazione della disciplina VIA e VAS;
- il Decreto Legislativo 22.01.2004 n° 42 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della Legge 6 luglio 2002 n° 137;
- la Legge 9 gennaio 2006, n. 14 di “*Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea sul paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000*”;

- la Legge 29 aprile 2015, n. 57 di “Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea per la del patrimonio archeologico, fatta alla Valletta il 16 gennaio 1992” fatta alla Valletta il 16 gennaio 1992”;
 - le Linee Guida Commissione Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
 - il Decreto del Presidente della Repubblica n. 357/1997 recante *Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche*;
 - le Linee Guida Nazionali per la Valutazione di incidenza (VIncA) - *Direttiva 92/43/CEE“HABITAT” articolo 6, paragrafi 3 e 4 (Rep. atti n. 195/CSR) - “Intesa, ai sensi dell’articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano “;*
 - le Linee Guida ISPRA per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA) n.133/2016;
 - le Linee Guida per l’Integrazione dei Cambiamenti Climatici e della Biodiversità nella VAS della Commissione Europea-2013(*Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment*)
 - le Linee Guida “*Attuazione della Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente- Commissione Europe-2003*”;
- la “*Carta Nazionale del Paesaggio Elementi per una Strategia per il paesaggio Italiano*” MIBACT-2018;
- la *Convenzione sull’Inquinamento Transfrontaliero a Lungo Raggio (CRLTAP/UNECE, 1979)* e i relativi Protocolli di riduzione delle emissioni di tali sostanze, e in particolare il Protocollo di Goteborg 1999, “per la riduzione dell’acidificazione, dell’eutrofizzazione e dell’ozono troposferico”, ratificato anche dall’UE con Decisione di Consiglio 2003/507/CE, del 13 giugno 2003, che già dal 1999, con un importante aggiornamento nel 2012, stabilisce, specificamente per ciascuno stato aderente, precisi limiti massimi alle emissioni di SO_x, NO_x, COV e NH₃ (e dal 2012 anche di PM 2,5), da rispettare entro un comune termine temporale (dapprima l’anno 2010, successivamente l’anno 2020 -con più riduttivi limiti, da rispettare poi anche di seguito-).

PREMESSO che:

- il 31 dicembre 2016 è entrata in vigore la “*Direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici*” (la cosiddetta nuova direttiva NEC – National Emission Ceilings [limiti nazionali di emissione], a sostituzione, ormai integrale dal 1° gennaio 2020, della precedente omonima Dir 2001/81/CE);
- il D. Lgs. n. 81/2018 ha dato attuazione a tale direttiva;

- l'articolo 3 del D. Lgs. n. 81/2018, in uno con il relativo allegato II, mutuando dalla direttiva sia l'impianto regolatorio sia il dettaglio dei diversi valori limite, per ognuno degli inquinanti SO_x, NO_x, COV, NH₃ e PM 2,5:
 - a. definisce espressamente la misura dell'impegno di riduzione delle emissioni annue per gli anni dal 2020 al 2029;
 - b. definisce espressamente la misura dell'impegno di riduzione delle emissioni annue per gli anni a partire dall'anno 2030;
 - c. stabilisce che per l'anno 2025 deve essere fissata la misura dell'impegno di riduzione secondo una traiettoria lineare tra le misure di riduzione definite per gli anni 2020 e 2030;
 - d. stabilisce peraltro anche che tale ultima misura, diversamente da quanto sopra, può essere fissata secondo una traiettoria non lineare di riduzione qualora ciò risulti economicamente o tecnicamente più efficiente e alla condizione che tale traiettoria da seguire nel 2025 e negli anni successivi al 2025 converga progressivamente con la traiettoria lineare di riduzione, lasciando comunque impregiudicato tutti gli impegni di riduzione definiti per l'anno 2030;
- l'articolo 6 della Direttiva 2016/2284 prevede che ciascun stato membro elabori, adotti ed attui un Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico, "al fine di:
 - a. limitare le emissioni annue di origine antropica alle quantità prestabilite dalla direttiva per l'anno 2030 (e alla quantità intermedia in progressione lineare, per l'anno 2025; o alle quantità stabilite per gli anni 2025-2029 secondo la diversa traiettoria assunta dal Programma stesso ad avvicinamento progressivo alla traiettoria lineare. qualora ne ricorrano il caso e le condizioni indicate allo stesso art. 4, par. 2);
 - b. contribuire a raggiungere gli obiettivi della direttiva ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1", vale a dire "tendere al conseguimento di livelli di qualità dell'aria che non comportino significativi impatti negativi e rischi significativi per la salute umana e l'ambiente;
- l'articolo 9 della Direttiva 2016/2284 prevede che gli Stati Membri provvedano al monitoraggio degli impatti negativi dell'inquinamento atmosferico sugli ecosistemi in base a una rete di siti di monitoraggio rappresentativa dei loro tipi di habitat di acqua dolce, naturali, seminaturali e di ecosistemi forestali, utilizzando gli indicatori di monitoraggio di cui all'allegato V della Direttiva;
- il Programma è sottoposto alla consultazione dei soggetti a vario titolo coinvolti nella gestione dei settori interessati dalle politiche e misure di riduzione individuate e alla consultazione del pubblico secondo le procedure per la valutazione dei piani e programmi previste dalla Parte Seconda del D. Lgs. n. 152/2006;
- con Comunicazione della Commissione Europea 2019/C 77/01 sono state emanate le "Linee guida per lo sviluppo di programmi nazionali di controllo dell'inquinamento atmosferico ...", elaborate a norma dell'articolo 6, paragrafo 9, della Direttiva NEC, allo scopo di assistere gli Stati membri nell'elaborazione del programma nazionale iniziale;
- la Commissione Europea ha specificato il formato dei programmi nazionali nella "Decisione di esecuzione (UE) 2018/1522 della Commissione dell'11 ottobre 2018 che stabilisce un formato comune per i programmi nazionali di controllo dell'inquinamento atmosferico ai sensi della direttiva (UE) 2016/2284 ...";
- con il parere n. 3347 del 23/04/2020, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, ha formulato le proprie osservazioni circa la portata ed il livello di

dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale, tenuto conto delle osservazioni dei soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) pervenute nella fase di consultazione sul Rapporto Preliminare (parere di *scoping*);

- con nota n° 22075 del 23.07.2020, il MIBACT, nell'ambito della consultazione sul Rapporto Preliminare (*scoping*), al fine di chiarire alcuni aspetti specifici legati alle necessarie valutazioni che l'attuazione del Programma potrà produrre sulle componenti paesaggio e beni culturali, ha fornito un contributo metodologico al fine di una più completa definizione del programma e del Rapporto Ambientale da sottoporre a consultazione pubblica di VAS;
- con nota n°0042549 del 08/06/2020, la Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo provvedeva alla trasmissione del parere di *scoping*;

DATO ATTO che

- il Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare, è l'Autorità Competente per la VAS;
- la Direzione generale per il clima, l'energia e l'aria del MATTM (d'ora innanzi Proponente) in data 6/08/2020 con nota prot. MATTM.U.62121, ha comunicato alla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) l'avvio della fase di consultazione per la procedura di Valutazione ambientale strategica (VAS) del Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico ai sensi dell'art. 13 commi 5 e 14 del D. lgs 152/2006;
- la Divisione con nota prot.n. MATTM/65502 in data 21/08/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/2544 in data 21/08/2020, ha trasmesso la nota sopracitata e la documentazione programmatica e amministrativa allegata e comunicato l'avvenuta pubblicazione della documentazione relativa al Rapporto ambientale sul sito internet istituzionale dell'autorità competente;
- con nota prot. CTVA/2657 del 3/09/2020, il Presidente della Commissione ha inviato alla Direzione la proposta di assegnazione della presente procedura indicando il Referente Istruttore;
- la Divisione in data 13/10/2020 ha comunicato sul sito internet istituzionale dell'autorità competente la pubblicazione dell'avviso sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (GU Serie Generale n.248 del 07-10-2020) specificando che *“La Presidenza del Consiglio dei Ministri, in qualità di Autorità procedente, ha comunicato l'avvio della consultazione per la procedura di Valutazione ambientale strategica (VAS) del Programma nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico. Il procedimento di Valutazione ambientale strategica comprende la valutazione di incidenza di cui all'art. 5 del decreto del Presidente della Repubblica n. 357/1997”*; la Divisione ha evidenziato di aver pubblicato la proposta di programma, il rapporto ambientale comprensivo della valutazione di incidenza e la sintesi non tecnica oltretutto comunicato che *“entro il termine di sessanta giorni a partire dal 7 ottobre 2020, chiunque ne abbia interesse, può presentare in forma scritta le proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi”*;

CONSIDERATO che

- il Parere n. 3347 del 23 Aprile 2020 (ID_VIP 4729) di *scoping* sul Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico (Istruttoria V.A.S. – Consultazione sul Rapporto preliminare) (ex art. 13 primo comma del D. Lgs. n. 152/2006) ha prescritto al punto 6.11, in materia di consultazioni transfrontaliere unicamente, di *“esplicitare con maggiore chiarezza in relazione al contributo transfrontaliero la definizione dell’ambito di influenza territoriale del programma coincidente con il territorio nazionale”*;
- il Rapporto Ambientale del luglio 2020, depositato agli atti della procedura, risponde alla suddetta prescrizione n. 6.11 come segue: *“L’analisi mostra che trascurabile è il contributo transfrontaliero che l’Italia apporta e riceve dagli altri Paesi”*;
- inoltre, l’Allegato I del predetto rapporto, risponde alla predetta prescrizione, come segue: *“Il capitolo 4 del Rapporto ambientale contiene un paragrafo relativo all’Ambito di influenza territoriale del programma, che individua il territorio su cui è atteso un impatto delle azioni previste dal programma stesso. La caratterizzazione emissiva e i fenomeni di dispersione degli inquinanti atmosferici sul territorio nazionale sono ben noti; a causa della particolare situazione nazionale, i livelli degli inquinanti presenti in Italia derivano principalmente dalle sorgenti emissive nazionali ed il contributo transfrontaliero è piuttosto basso come ben evidenziato nel capitolo del Rapporto. Questo significa che è bassa sia la quota di inquinanti che dall’Italia è trasferita nei Paesi confinanti sia la quota che dagli altri Paesi riesce a raggiungere il territorio nazionale. Per questo motivo le misure prese in considerazione avranno un impatto relativo al solo territorio italiano. Inoltre, poiché tutte le misure saranno applicate a livello nazionale e non sono previste azioni specifiche su alcune porzioni di territorio, gli scenari prevedono un miglioramento generale della qualità dell’aria su tutta l’Italia, anche se in misura diversa a seconda delle caratteristiche emissive di partenza e delle condizioni orografiche e meteorologiche locali”*;
- visto che i limitati effetti ambientali in e out che potrebbero avere un’incidenza transfrontaliera, non giustificano la necessità di un confronto transfrontaliero, anche in considerazione del fatto che (come espresso nel parere di *scoping*) il Programma produce effetti ambientali comunque positivi e diretti alla riduzione delle emissioni e delle concentrazioni degli inquinanti in atmosfera che, oltretutto, generano positivi riflessi anche sui beni culturali, biodiversità ed ecosistemi e salute umana;
- ne deriva che non pare che gli effetti prodotti dal piano, essendo tutti migliorativi, possano giustificare il confronto transfrontaliero.

TENUTO CONTO

- delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell’art.14, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006:

| n. | Osservazioni pervenute | Prot. acquisizione DGCRESS | Data |
|----|--|----------------------------|------------|
| 1 | Osservazioni della Provincia di Brescia in data 24/09/2020 | MATTM-2020-0074493 | 24/09/2020 |
| 2 | Osservazioni della Provincia di Latina | MATTM-2020-0077441 | 02/10/2020 |

| n. | Osservazioni pervenute | Prot. acquisizione DGCRESS | Data |
|-----------|--|---------------------------------------|-------------|
| | in data 02/10/2020 | | |
| 3 | Osservazioni dell'ARTA Abruzzo in data 09/10/2020 | MATTM-2020-0080319 | 09/10/2020 |
| 4 | Osservazioni dell'ARPA Sicilia in data 09/10/2020 | MATTM-2020-0080239 | 09/10/2020 |
| 5 | Osservazioni della Regione Autonoma Valle d'Aosta in data 14/10/2020 | MATTM-2020-0081580 | 14/10/2020 |
| 6 | Osservazioni della Provincia di Monza Brianza in data 14/10/2020 | MATTM-2020-0081637 | 14/10/2020 |
| 7 | Osservazioni della Regione Siciliana - Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Enna in data 14/10/2020 | MATTM-2020-0081953 | 14/10/2020 |
| 8 | Osservazioni della Provincia della Spezia in data 15/10/2020 | MATTM-2020-0082499 | 15/10/2020 |
| 9 | Osservazioni dell'ARPA Basilicata in data 15/10/2020 | MATTM-2020-0082173 | 15/10/2020 |
| 10 | Osservazioni dell'ARPA Campania in data 15/10/2020 | MATTM-2020-0082471 | 15/10/2020 |
| 11 | Osservazioni Città di Manfredonia | MATTM/2020/98754 | 27/11/2020 |
| 12 | Osservazioni ARPAT | MATTM/2020/100086 | 01/12/2020 |
| 13 | Osservazioni Regione autonoma della Sardegna | MATTM/2020/101827 | 04/12/2020 |
| 14 | Osservazioni Regione del Veneto | MATTM/2020/102325 | 07/12/2020 |
| 15 | Osservazioni ARPAV e Allegato alle osservazioni | MATTM/2020/102188 | 07/12/2020 |
| 16 | Osservazioni Regione Marche | MATTM/2020/102133 | 07/12/2020 |
| 17 | Osservazioni Regione Veneto | MATTM/2020/102915 | 09/12/2020 |
| 18 | Osservazioni ARPA Puglia | MATTM/2020/102852 | 09/12/2020 |
| 19 | Osservazioni BIOGAS WIPPTAL.S.R.L. | MATTM/2020/102847 | 09/12/2020 |
| 20 | Osservazioni Regione Toscana e Allegato alle osservazioni - Determina n.3/SCA/2020 | MATTM/2020/102796 | 09/12/2020 |
| 21 | Osservazioni Legambiente Onlus | MATTM/2020/102730 | 09/12/2020 |
| 22 | Osservazioni ARPAFVG | MATTM/2020/102713 | 09/12/2020 |
| 23 | Osservazioni Provincia autonoma di Trento | MATTM/2020/102666 | 09/12/2020 |
| 24 | Osservazioni dell'Associazione Cittadini per l'Aria Onlus | MATTM-2020-0102994 | 09/12/2020 |
| 25 | Osservazioni della Regione Puglia | MATTM-2020-0104656 | 14/12/2020 |

CONSIDERATO che:

- la documentazione acquisita al fine di verificare se il piano proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi sull'ambiente consiste nel:
 - ✓ Proposta di Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico (più avanti nel testo PNCIA)
 - ✓ Rapporto Ambientale ai sensi dell'art.13, comma 4, del D. Lgs.152/2006
 - ✓ Allegato I al Rapporto Ambientale: Consultazione della Fase preliminare
 - ✓ Allegato II al Rapporto Ambientale: Quadro di riferimento normativo e degli obiettivi di sostenibilità pertinente al Programma
 - ✓ Allegato III al Rapporto Ambientale: Studio di Incidenza
 - ✓ Sintesi non Tecnica del Rapporto ambientale

PREMESSO che

- il PNCIA recepisce le indicazioni comunitarie e nazionali in materia di miglioramento della qualità dell'aria in modo da eliminare il rischio di danni significativi alla salute umana e all'ambiente. In Italia, il Programma è stato predisposto coerentemente con le indicazioni contenute nella Direttiva NEC (National Emission Ceilings) che stabilisce obiettivi di riduzione delle emissioni nazionali degli inquinanti e l'obbligo di monitorare gli impatti dell'inquinamento atmosferico sugli ecosistemi. In tale contesto la Commissione europea ha pubblicato una nuova strategia tematica che prevede l'applicazione più rigorosa delle norme vigenti e l'introduzione di nuovi obiettivi e misure per proteggere i cittadini. Tale direttiva (recepita nell'ordinamento nazionale dal D. Lgs. 81/2018) prevede l'obbligo per gli Stati Membri di perseguire una riduzione percentuale delle emissioni nazionali registrate nel 2005 per alcuni inquinanti (biossido di zolfo, ossidi di azoto, ammoniaca, particolato atmosferico PM_{2,5} e composti organici volatili non metanici) entro date prestabilite, fissate al 2020 ed al 2030. Tali riduzioni devono essere perseguite tramite l'adozione di un programma nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico che individui, qualora necessario, politiche e misure aggiuntive rispetto a quelle già prestabilite a livello europeo e/o nazionale;
- il PNCIA ha la finalità di favorire la riduzione significativa delle emissioni dei principali inquinanti atmosferici, nonché del coordinamento del monitoraggio degli impatti sugli ecosistemi (v. art 9 NEC) così da contribuire al generale miglioramento della qualità dell'aria su tutto il territorio dell'Unione. Sulla base degli obiettivi individuati come percentuali di riduzione delle emissioni di determinati inquinanti rispetto ai valori registrati nel 2005;
- il PNCIA, al fine di perseguire gli obiettivi attribuiti all'Italia dalla Direttiva NEC, ha elaborato una strategia d'intervento con misure e strumenti per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione per il 2030;
- **il documento del Programma è così strutturato:**
 - ✓ capitoli 1 e 2: quadro generale del contesto internazionale, comunitario e nazionale in cui si inserisce la programmazione ai sensi della NEC e le responsabilità per la predisposizione e l'attuazione del programma;
 - ✓ capitolo 3: analisi delle politiche finora adottate e dei risultati ottenuti in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e di miglioramento generale della qualità dell'aria;

- ✓ capitolo 4: metodologia applicata per la elaborazione degli scenari che sono alla base del processo di individuazione delle misure di riduzione;
- ✓ capitoli 5, 6 e 7, rispettivamente: risultati degli scenari prodotti ossia quelli energetici e dei livelli di attività, quelli emissivi e quelli di qualità dell'aria, sia nella ipotesi dell'evoluzione tendenziale delle condizioni al contorno sia nell'ipotesi di adozione di misure aggiuntive;
- ✓ capitolo 8: misure di riduzione delle emissioni individuate per il raggiungimento degli obiettivi della Direttiva NEC.

CONSIDERATO che, con riferimento agli elaborati oggetto di consultazione,

II PROGRAMMA:

- è stato predisposto coerentemente con le indicazioni contenute nella Direttiva NEC di riduzione delle emissioni nazionali degli inquinanti che sono per l'Italia stabiliti nei seguenti:

| Inquinante | Simbolo | Obiettivi riduzione 2020 | Obiettivi riduzione 2030 |
|---|-------------------|--------------------------|--------------------------|
| Biossido di zolfo | SO ₂ | 35% | 71% |
| Ossido di azoto | NO _x | 40% | 65% |
| Composti organici volatili non metanici | COVNM | 35% | 46% |
| Ammoniaca | NH ₃ | 5% | 16% |
| Materiale particolato (con particelle aventi dimensioni minori o uguali a 2,5 µm) | PM _{2,5} | 10% | 40% |

- ha individuato, sulla base di una **istruttoria tecnica preliminare**, gli inquinanti per cui si prevede che, nel 2020 e nel 2030, non sarà possibile conseguire gli obiettivi di riduzione senza l'adozione di politiche aggiuntive rispetto a quelle già previste dalla normativa europea e nazionale; per tali inquinanti, definisce le misure necessarie a raggiungere i target, in coerenza con le strategie già adottate dall'Italia in altri settori, prevalentemente energia, clima ed agricoltura.
- ha elaborato lo **scenario relativo al 2020 prevedendo il rispetto degli obiettivi di riduzione** stabiliti dalla direttiva per tutti gli inquinanti;
- ha considerato che saranno, invece, **necessarie misure di riduzione aggiuntive per assicurare il rispetto dei target stabiliti per il 2030** per tutti gli inquinanti, ad eccezione del biossido di zolfo. La valutazione di tali misure è stata svolta in collaborazione con gli altri settori coinvolti, (energia, trasporti, attività produttive), con il Ministero dello sviluppo economico ed il Ministero delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo.
- **ha assicurato la coerenza con le politiche** in corso di definizione in materia di energia e clima (con il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima – PNIEC), come indicato chiaramente anche

nel testo della direttiva NEC. - Piano Nazionale Integrato Energia E Clima (PNIEC). Le misure del Programma (misure aggiuntive) nei settori elettrico, termico, residenziale, terziario e trasporti sono stabilite sulla base della SEN e contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi in materia di fonti rinnovabili, efficienza energetica ed emissioni di gas serra al 2020, nonché ad una serie di ulteriori traguardi posti dalla strategia stessa al 2030. Viene dichiarata “Coerenza con le misure E, C e T”.

- **ha definito gli obiettivi del Programma**, come percentuali di riduzione delle emissioni dei singoli inquinanti rispetto ai valori registrati nel 2005, entro il 2020 e il 2030, al fine di assolvere, agli obiettivi di riduzione stabiliti per l'Italia, e individuato le seguenti misure di riduzione delle emissioni nazionali, con le quali viene ritenuto di conseguire gli obiettivi di riduzione delle emissioni entro il 2030 producendo un significativo miglioramento della qualità dell'aria ambiente sul territorio nazionale:

MISURE DEL PROGRAMMA

| Settore | Codice | Nome | Descrizione |
|-----------|--------|--|---|
| Elettrico | E1 | Phase-out del carbone | Eliminazione progressiva degli impianti di generazione elettrica alimentati a carbone secondo uno scenario completo di uscita al 2025. Tale azione è sostenuta da una serie di interventi paralleli atti ad assicurare la sicurezza del sistema quali sviluppi e rinforzi di rete, potenza di generazione, accumuli, organizzazione dei mercati dei servizi, finalizzate alla piena integrazione delle rinnovabili, al superamento delle congestioni, alla gestione del tema dell'overgeneration. |
| Elettrico | E2 | Decreto biometano | Ridimensionamento delle forme di incentivazione delle bioenergie senza perdere l'attuale quota di produzione ad eccezione dei bioliquidi, per cui si prevede un bocco dell'incentivazione in favore della conversione del biogas in biometano. Oltre alla finalità di ridurre le emissioni in atmosfera tale misura promuove una concorrenza leale sul mercato delle materie prime, il rispetto del principio della “cascata” e lo sviluppo delle filiere a minor impatto e che non sono in competizione con il mondo agricolo per l'uso del terreno. |
| Elettrico | E3 | Fotovoltaico negli edifici | Introduzione dell'obbligo di integrazione del fotovoltaico negli edifici nuovi o sottoposti a ristrutturazioni rilevanti e perfezionamento della normativa sulla quota minima di fotovoltaico in tali edifici. Promozione dei sistemi integrati di produzione di calore efficiente e rinnovabile, come ad esempio i sistemi ibridi. |
| Termico | C1 | Fonti rinnovabili negli edifici | Introduzione dell'obbligo di integrazione di fonti rinnovabili ad eccezione delle biomasse normativa sulla quota minima di fonti rinnovabili in tali edifici. Promozione dei sistemi normativa sulla quota minima di fonti rinnovabili in tali edifici. Promozione dei sistemi integrati di produzione di calore efficiente e rinnovabile, come ad esempio i sistemi ibridi. |
| Termico | C2 | Sostituzione degli impianti a biomasse | Rinnovamento dei vecchi impianti di riscaldamento a biomasse con tecnologie efficienti e a ridotte emissioni. Introduzione di requisiti prestazionali di accesso all'ecobonus più stringenti per i generatori di calore a biomassa. |

| Settore | Codice | Nome | Descrizione |
|--------------|--------|--------------------------------|--|
| Termico | C3 | Teleriscaldamento | Adeguare e potenziare gli strumenti oggi a disposizione per favorire la nuova costruzione e l'ampliamento delle infrastrutture per la distribuzione del calore in ambito urbano. Sarà confermata la riserva economica per garantire interventi di realizzazione di reti di teleriscaldamento e teleraffrescamento inclusa nel fondo per l'efficienza energetica. |
| Residenziale | C4 | Standard minimi per l'edilizia | <ol style="list-style-type: none"> 1) applicazione dei decreti che hanno già introdotto nell'ordinamento nazionale la Direttiva 2010/31/UE elevando i requisiti per gli edifici privati di nuova costruzione (NZEB - edifici ad energia quasi zero) dal 2021; 2) introduzione di obblighi di efficientamento energetico in occasione delle ristrutturazioni, laddove giustificato in termini di rapporto tra costi e benefici (Trigger point); 3) recepimento delle proposte del Clean Energy Package in merito all'adozione di tecnologie di demand-response, sistemi di ICT e domotica che consentano il monitoraggio e il controllo della performance; 4) Recepimento Direttiva 2010/31/UE che eleverà significativamente i requisiti per gli edifici di nuova costruzione dal 2021 per gli edifici privati e dal 2019 per gli edifici della PA; 5) applicazione dei Criteri ambientali minimi alle gare di appalto di acquisto di beni e servizi |
| Residenziale | C5 | Ristrutturazioni edilizie | <p>Detrazione fiscale per ristrutturazioni edilizie e predisposizione di una strategia di lungo termine per la riqualificazione del parco immobiliare residenziale tramite:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Ottimizzazione del meccanismo delle detrazioni fiscali: modulare la percentuale di detrazione in relazione al risparmio atteso, per favorire interventi di deep renovation; detrazione in aggiunta a incentivi (in particolare antisismico e dissesto idrogeologico); massimali unitari di spesa per tipologia intervento; portabilità titolo di credito; stabilizzazione detrazione; 2) Fondo Nazionale per l'Efficienza Energetica; 3) Rafforzare le misure per la riduzione del fabbisogno energetico degli immobili della popolazione meno abbiente e la riqualificazione profonda degli edifici residenziali pubblici (social housing) 4) Misure per migliorare la qualità degli attestati di prestazione energetica e favorire l'acquisto di abitazioni in alta classe energetica. |
| Residenziale | C6 | Ruolo attivo dei consumatori | <p>Accrescere la consapevolezza e il ruolo attivo dei consumatori tramite:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) accelerazione, con opportuni strumenti di sostegno regolatori, dell'introduzione delle tecnologie della domotica, della digitalizzazione delle reti e dello smart metering; 2) completa attuazione delle disposizioni già previste dal decreto legislativo 102/2014 in materia di sistemi di misurazione e fatturazione dei consumi energetici nel settore residenziale; 3) attuazione di programmi di formazione ed educazione all'efficienza energetica; 4) valutazione della promozione di sistemi integrati di Energy Customer Feedback che sollecitino comportamenti virtuosi del consumatore tramite la comunicazione di feedback real-time sul consumo e la costituzione di community con obiettivi condivisi di risparmio. |
| Residenziale | C7 | Riscaldamento e raffrescamento | Promozione delle tecnologie a bassa emissione ed alta efficienza nel settore del riscaldamento e raffrescamento |

| Settore | Codice | Nome | Descrizione |
|-----------|--------|--|--|
| Terziario | C8 | Cambiamento comportamentale | Incentivazione del cambiamento comportamentale nel terziario tramite <ol style="list-style-type: none"> 1) promozione della diffusione delle tecnologie della domotica e dello smart metering; 2) rafforzamento dei programmi di formazione ed educazione indirizzate al settore 3) rafforzamento dei programmi di formazione ed educazione indirizzati al commerciale e alla PA; 4) obblighi di riduzione di consumo per la PA, con eventuali penali e premi conseguenti al raggiungimento dei target di riduzione. |
| Terziario | C9 | Riqualificazione energetica del pubblico | Riqualificazione energetica del parco immobiliare pubblico tramite <ol style="list-style-type: none"> 1) inserimento di clausole di risparmio obbligatorio nei contratti di servizi energetici sottoscritti dalla PA; 2) introduzione di meccanismi di penalità e premialità ai dirigenti/funzionari preposti alla gestione dell'edificio; 3) revisione delle regole di contabilizzazione del debito pubblico in caso di interventi di efficienza energetica 4) prosecuzione del Programma per la Riqualificazione Energetica degli Edifici della Pubblica Amministrazione Centrale (PREPAC) nel periodo 2021-2030; 5) strutturazione di un programma sull'illuminazione pubblica finalizzata all'accelerazione del processo di sostituzione delle sorgenti luminose e all'installazione di sistemi di monitoraggio dei consumi. |
| Trasporti | T0 | Obbligo biocarburanti ed altre fonti energetiche rinnovabili in recepimento della RED II | Predisposizione ed emanazione del decreto legislativo di recepimento della Direttiva Energie Rinnovabili RED 2 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili e conseguenti decreti interministeriali di aggiornamento dei decreti vigenti di settore. In particolare, per: <ul style="list-style-type: none"> - aggiornare le quote obbligatorie di immissione in consumo fino al 2030 dei biocarburanti normali ed avanzati; - introdurre target differenziati per benzina, diesel e eventualmente metano; - introdurre l'idrogeno da fonti rinnovabili ed eventualmente i combustibili da carbonio riciclato nell'elenco dei biocarburanti e carburanti utilizzabili ai fini dell'obbligo; - prevedere il raccordo con il data base europeo di monitoraggio della sostenibilità; - aggiornare i moltiplicatori da utilizzare ai fini del calcolo del target; - individuare le percentuali massime di utilizzo dei biocarburanti di prima generazione; - attuare misure di promozione dell'uso dei biocarburanti nel settore avio e marittimo. |

| Settore | Codice | Nome | Descrizione |
|-------------|--------|--|---|
| Trasporti | T1 | Potenziamento del TPL e riduzione del fabbisogno di mobilità privata | Potenziamento del TPL e Rinnovo del parco autobus finalizzati anche ad una riduzione complessiva del numero di veicoli privati circolanti e alla promozione del cambiamento modale, tramite un Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile che include: 1) cura del ferro in ambito urbano, con la realizzazione e il completamento delle reti metropolitane e tranviarie e, in ambito nazionale, attraverso il continuo sviluppo della rete ferroviaria e l'integrazione dei nodi logistici con la rete ferroviaria di trasporto merci; 2) informazioni in tempo reale su localizzazione dei mezzi pubblici, sul traffico e sui tempi di percorrenza; 3) agevolazioni fiscali per l'utilizzo del mezzo pubblico (legge di stabilità 2018); 4) miglioramento dell'accessibilità, sicurezza e riconoscibilità delle fermate del trasporto pubblico, promuovendo anche l'integrazione con altre forme di servizio social, quali info point o rete Wi-Fi; 5) promozione della mobilità condivisa (bike, car e moto sharing a basse o zero emissioni); 6) integrazione tra i servizi di mobilità sostenibile (quali strutture di sosta per i velocipedi o servizi di car e bike sharing in prossimità delle fermate del trasporto pubblico) e parcheggi di interscambio; 7) promozione della mobilità a piedi; 8) integrazione del trasporto pubblico nei progetti di riqualificazione urbana; 9) ottimizzazione della regolazione dei sistemi semaforici; 10) smart parking; 11) promozione degli strumenti di smart working. |
| Trasporti | T2 | Veicoli elettrici puri | Promozione della diffusione di veicoli elettrici per la mobilità urbana privata, che contribuirà anche a migliorare l'integrazione della produzione da rinnovabili elettriche. |
| Trasporti | T3 | Veicoli ibridi elettrici plug-in PHEV | Promozione della diffusione di veicoli ibridi elettrici plug-in PHEV per la mobilità urbana privata, che contribuirà anche a migliorare l'integrazione della produzione da rinnovabili elettriche. |
| Trasporti | T4 | Diffusione dei veicoli meno inquinanti | Favorire l'utilizzo di veicoli più efficienti e a minori emissioni tramite la revisione graduale dei sistemi fiscali sul trasporto (tassa immatricolazione, tassa di possesso, imposte sui carburanti, etc.). Valorizzazione e rafforzamento delle iniziative di regolamentazione locale (quali le limitazioni alla circolazione dei veicoli inquinanti nelle aree urbane, accesso libero dei veicoli a combustibili alternativi ed in particolare elettrici alle zone a traffico limitato, limiti di velocità, corsie preferenziali e parcheggi dedicati per veicoli a zero emissioni). |
| Trasporti | T5 | ITS per il trasporto merci | Promuovere la diffusione di nuove tecnologie ITS (Intelligence Transport Systems) nel trasporto merci su strada. |
| Trasporti | T6 | Rinnovo del parco auto esistente | Favorire la diffusione di mezzi per il trasporto merci meno inquinanti tramite la promozione dell'utilizzo di furgoni a metano e di autocarri pesanti a GNL. Promozione del trasporto marittimo a GNL. |
| Agricoltura | A1 | Incorporazione fertilizzanti | Incorporazione dei fertilizzanti a base urea con una riduzione attesa delle emissioni di ammoniaca del 50-80%. |

| Settore | Codice | Nome | Descrizione |
|-------------|--------|--|--|
| Agricoltura | A2 | Spandimento materiali non palabili | Su terreni con una pendenza media minore del 15%, divieto di distribuzione della frazione liquida con attrezzature in pressione. Si evita la formazione di aerosol che aumenta l'emissione di ammoniaca con una riduzione attesa delle emissioni di ammoniaca del 30-90% |
| Agricoltura | A3 | Incorporazione del liquame | Incorporazione del liquame applicato in superficie (almeno entro 24 ore) Se immediata (con aratura): 90% Se immediata con dischi: 70% Se dopo 4h: da 45% a 65% Se dopo 24h: 30% |
| Agricoltura | A4 | Spandimento materiali palabili (seminativi)* * Sono esclusi dall'obbligo: -terreni coltivati a no tillage; -colture permanenti; -prati, prati pascoli e pascoli. | Incorporazione del solido distribuito in superficie (almeno entro 24 ore) Se immediata (con aratura): 90% Se immediata con dischi: 60% Se dopo 4h: da 45% a 65% Se dopo 12h: 50% Se dopo 24h: 30% |
| Agricoltura | A5 | Divieto nuove lagune | Divieto di costruzione di nuove lagune con riduzione attesa delle emissioni di ammoniaca del 30-60% |
| Agricoltura | A6 | Copertura flottante | Formazione di crosta naturale riducendo le miscelazioni e il caricamento di nuovo liquame dall'alto (copertura flottante) con riduzione attesa delle emissioni di ammoniaca del 40% |

Il Rapporto Ambientale ha:

Sviluppato i seguenti principali elementi:

- ✓ **l'individuazione degli obiettivi ambientali** che il Programma deve contribuire a perseguire e le **analisi di coerenza**. Per tali obiettivi, viene affermato, che gli stessi potranno essere articolati e maggiormente specifici durante l'attuazione del Programma quando le misure saranno dettagliate e localizzate. Il quadro di riferimento normativo e programmatico e gli obiettivi di sostenibilità per il Piano è descritto nell'Allegato 2 al Rapporto Ambientale, nel quale sono anche individuati gli obiettivi di protezione ambientale pertinenti. Nel capitolo 3 del RA vengono riportati i Piani ed i Programmi che per loro natura e per gli obiettivi che perseguono sono da considerarsi pertinenti al Programma.
- ✓ **la caratterizzazione degli aspetti ambientali e territoriali** che possono essere interessati dall'attuazione del Programma
- ✓ **l'analisi qualitativa dei possibili effetti del Piano** prendendo in considerazione le Tipologie Di Misure Previste
- ✓ **Scenario Previsionale Di Riferimento Al 2030 e generazione delle alternative** (Evoluzione Probabile Senza L'attuazione Del Programma Ex Dlgs 152/06 Allegato VI Lett B)
- ✓ **gli elementi per la definizione del sistema di monitoraggio ambientale del Programma**, sulla base dei quali, la governance del Programma potrà decidere se assumere azioni di

riorientamento, nel caso di effetti imprevisti, per rendere il Programma coerente con gli obiettivi di sostenibilità.

PREMESSO CHE:

- la valutazione della proposta di programma e del rapporto ambientale nonché dell'adeguatezza delle misure di monitoraggio, viene effettuata tenendo conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;

TENUTO CONTO:

- delle osservazioni, espresse ai sensi dell'art.14, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006, di cui si riportano sintesi degli aspetti di maggior rilievo per il presente parere:

1. **ARTA Abruzzo**, con nota MATTM/0080319, in entrata in data 09/10/2020, ha trasmesso le valutazioni dell'Agenzia sul Rapporto Ambientale (D. Lgs. 52/2006, artt. 13 e 14) che rilevano come “nella parte del RA relativa alla descrizione dei contributi pervenuti nella fase di consultazione ai sensi dell'art. 13 del D. Lgs. 152/2006 e, più nello specifico, rispetto alle osservazioni formulate da questa Agenzia con il parere n. 35688 del 22 luglio 2019 sul Rapporto Preliminare del Programma in oggetto, si afferma che tali considerazioni saranno utilizzate nella redazione degli specifici “documenti tecnici” successivi alla attuale fase di redazione del programma.” Si rileva inoltre che “non tutte le osservazioni sono state però prese in considerazione (es. azione codice A5 e promozione delle migliori tecnologie disponibili contenute nelle BAT già citate nel precedente parere)” e che “le contraddizioni contenute nel precedente RS e segnalate non sono state eliminate nel Rapporto Ambientale”. Infine, “nulla si rinviene nel testo in riferimento alla richiesta di simulazioni intermedie sugli scenari attesi di qualità dell'aria prodotti con il Sistema Modellistico Atmosferico (SMA) dell'ENEA sugli anni intermedi tra il 2020 e il 2030” che “consentirebbero di confrontare gli scenari con i dati reali, al fine di verificare la rispondenza delle previsioni modellistiche con gli esiti ottenuti dal Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico e, in caso di discostamenti significativi, prevedere azioni correttive sul modello e sul Programma, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi fissati”. Rispetto a quanto evidenziato in tale fase di consultazione, sono stati introdotti nel RA nuovi temi in precedenza solo accennati e rinviati a questa fase, come ad esempio la coerenza con Piani e Programmi pertinenti, il contesto ambientale, l'introduzione della valutazione dell'esposizione della popolazione all'inquinamento atmosferico. Oltre a ciò, si sottolinea che sono stati aggiornati i dati relativi al contesto ambientale riferiti a temperatura, precipitazioni, trend emissivi, apporti dell'agricoltura, della rete di monitoraggio, beni culturali e paesaggio, effetti dell'inquinamento sui beni culturali. Viene, inoltre, introdotta la mitigazione dell'inquinamento atmosferico per mezzo della vegetazione pur non prevedendo interventi diretti in tal senso e rimandando alla pianificazione locale e a quanto previsto dal decreto legge 14 ottobre 2019, n. 111, il cosiddetto “decreto clima”. Sono infine riportati gli indicatori che saranno utilizzati per il successivo monitoraggio. Si sottolinea che non tutte le osservazioni sono state prese in considerazione (es. azione codice A5 e promozione delle migliori tecnologie disponibili contenute nelle BAT già citate nel precedente parere). Le contraddizioni contenute nel Rapporto preliminare e segnalate, non sono state eliminate nel Rapporto Ambientale, né viene dato riscontro alla richiesta di simulazioni intermedie sugli scenari attesi di qualità dell'aria prodotti

con il Sistema Modellistico Atmosferico (SMA) dell'ENEA sugli anni intermedi tra il 2020 e il 2030 che consentirebbero di confrontare gli scenari con i dati reali, al fine di verificare la rispondenza delle previsioni modellistiche con gli esiti ottenuti dal Programma per indicare azioni correttive sul modello e sul Programma stesso, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi fissati. Si ritiene che gli elementi introdotti nel RA lo rendano conforme ai contenuti previsti dal D. Lgs. 152/06, pur non essendo state riscontrate tutte le osservazioni poste.

2. **Provincia di Monza Brianza**, con nota Fasc.7.4/2020/40 del 07/10/2020-MATTM/0081637, ha ritenuto di esplicitare che “si ritiene importante dare il giusto rilievo, sia nella parte normativa che in quella più “operativa” del Programma, alle potenzialità dello smart working anche per la riduzione degli inquinanti in atmosfera. Come emerso chiaramente in fase di lockdown a causa dell'emergenza sanitaria da Covid 19, infatti, sono stati dimostrati gli indiscutibili benefici, anche per il clima, derivanti dalla possibilità di poter svolgere alcune tipologie di lavoro in modalità “smart”, riducendo sensibilmente gli spostamenti casa-lavoro e, di conseguenza, l'immissione di inquinanti in atmosfera. Nel merito, sono significativi i risultati emersi nella sola Provincia di Monza e della Brianza tramite l'indagine, condotta dalla Direzione Territorio, tra marzo e giugno 2020”. La Provincia di Monza Brianza “ritiene pertanto, al fine di perseguire gli obiettivi del Programma in oggetto, che sia utile inserire nella normativa di riferimento indicata anche quella relativa all'incentivazione dello smart working (in Italia, per esempio, si segnala la L. 22/5/2017, n. 81 “Misure per la tutela del lavoro autonomo non imprenditoriale e misure volte a favorire l'articolazione flessibile nei tempi e nei luoghi del lavoro subordinato”), nonché introdurre nel Programma, tra le misure di riduzione delle emissioni nazionali, anche tale tematica, con le sue innegabili opportunità e i dimostrati vantaggi.”;
3. **ARPA Basilicata**, con nota del 09/10/2020 - MATTM/0088173 ha trasmesso le proprie osservazioni in cui rileva che il Rapporto Ambientale “presenta, come precedentemente indicato, gli obiettivi di sostenibilità che sono sostanzialmente in linea con quelli in essere sul territorio oggetto di osservazione”. Inoltre “dall'analisi della documentazione disponibile, per il monitoraggio degli impatti sulle matrici ambientali” osserva:
 1. “CLIMA – Il RA riporta i fattori climatici in coerenza con gli “Indicatori del Clima in Italia” pubblicati con cadenza annuale dall'ISPRA (pag.36 del documento denominato Rapporto Ambientale). Si ritiene opportuno integrare detti fattori climatici con indicatori riferiti al vento, quali velocità e direzione prevalente su base annua e stagionale, in considerazione dell'importanza dei fattori meteorologici rispetto alla produzione di energia da fonti rinnovabili (fotovoltaico, eolico ed idroelettrico);
 2. TRASPORTI – Il RA, per il settore dei Trasporti, prevede azioni volte a garantire una riduzione dell'impatto sulla qualità dell'aria, soprattutto in ambito urbano, incentivando l'utilizzo di carburanti a minori emissioni, l'elettrificazione del trasporto privato e lo spostamento di passeggeri e merci su ferro e ad un aumento delle merci trasportate via mare. Si ritiene opportuno considerare il potenziamento del trasporto collettivo quale azione più efficace per ridurre le emissioni da trasporto e favorire modalità più sostenibili (car-sharing, bicicletta, modalità alternative).”
4. **ARPA Campania**, con nota N.0053213/2020 del 14/10/2020 - MATTM/0082471 ha trasmesso le proprie osservazioni in cui “in merito alla coerenza con piani/programmi pertinenti” segnala “relativamente alla programmazione della Regione Campania, la possibilità di **considerare i contenuti della proposta di PEAR** (Decreto Dirigenziale n. n. 253 del 19/07/2019) in fase di approvazione e all'aggiornamento in itinere del Programma d'Azione per le Zone Vulnerabili ai

Nitrati di origine agricola conseguente alla nuova delimitazione (ZVNOA) approvata con Deliberazione di Giunta Regionale della Campania n. 762 del 05.12.2017". L'Agenzia richiede inoltre di "verificare, per quanto di pertinenza, i **contenuti nelle Valutazioni di Incidenza dei Piani e Programmi elencati nella Tabella 3-2 del Rapporto Preliminare** (Pianificazione/Programmazione e obiettivi pertinenti al Programma); verificare l'opportunità di utilizzare i **medesimi indicatori ambientali** nell'analisi di contesto, nella valutazione degli effetti e nel monitoraggio, con riferimento a tutte le tematiche ritenute pertinenti, in modo da garantire la corretta comprensione delle interrelazioni tra le diverse fasi della procedura VAS." In particolare, segnala "l'utilità di inserire, nella fase di analisi e nella valutazione degli effetti, la **trattazione della tematica rifiuti** presente nel piano di monitoraggio proposto", al fine di agevolare la lettura delle valutazioni effettuate, "consiglia di **rappresentare in forma matriciale gli effetti prodotti dalle singole misure/azioni** del Programma sulle diverse componenti ambientali, evidenziando tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;" suggerisce di "valutare l'opportunità di **definire misure di mitigazione/compensazione per le tematiche ambientali interessate da eventuali impatti negativi**", di "tener conto delle **misure di conservazione "sito specifiche" e delle misure stabilite dai Piani di Gestione dei siti Natura 2000** vigenti anche nel territorio della regione Campania", di "**individuare "modalità da mettere in atto per la condivisione di informazioni e dati** relativi a realizzazione di misure, avanzamento ed effetti ambientali derivanti da piani e programmi atti al conseguimento dello stesso fine del Programma" e di "organizzare un **piano di monitoraggio con un set di indicatori** che, con riferimento alle componenti ambientali/territoriali considerate in fase di analisi del contesto e di valutazione degli effetti, sia idoneo a:

1. misurare i risultati connessi all'attuazione delle azioni del piano verificando l'efficacia degli interventi;
 2. descrivere qualitativamente/quantitativamente gli effetti delle azioni del Piano sui sistemi ambientali e territoriali interessati;
 3. monitorare la sommatoria degli effetti;
 4. individuare il possibile contributo desumibile dalle attività di monitoraggio dei piani regionali e di settore."
5. **Provincia della Spezia**, con nota MATTM/0082499, in entrata in data 15/10/2020, ha trasmesso le proprie osservazioni sul Rapporto Ambientale per quanto riguarda la matrice Aria accogliendo "favorevolmente l'opportunità di **sottoscrizione di specifici accordi tra Ministero dell'Ambiente e Regioni** interessate da superamenti dei limiti di qualità dell'aria, con la predisposizione di misure di carattere normativo e programmatico per il contrasto all'inquinamento atmosferico e l'impegno a realizzare interventi nei settori individuati quali maggiormente responsabili delle emissioni inquinanti". La Provincia esprime inoltre "la necessità di **prevedere all'interno del Programma anche misure specifiche per le attività produttive**, che contribuiscono comunque in modo non trascurabile alle emissioni degli inquinanti considerati" ritenendo "di rilievo al fine della riduzione dell'inquinamento atmosferico a livello locale fornire misure utili ed aggiuntive per le Regioni anche per il settore dell'industria" e conferma "la necessità, già espressa dalla Regione Liguria, di ampliare la tematica "trasporti" comprendendo gli impatti generati anche dal **trasporto marittimo**, che richiede un'analisi specifica e separata rispetto al traffico su strada" rilevando che "il trasporto marittimo ed in particolare a livello locale lo **stazionamento prolungato delle navi presso le banchine**, è

dimostrato rappresentare una fonte di impatto significativa sulle qualità dell'aria negli ambiti urbani limitrofi ai porti (significativi incrementi di NO₂), nonostante l'affermazione contenuta nell'allegato I al Rapporto Ambientale (esiti delle consultazioni in fase preliminare) dove relativamente alle emissioni da trasporto marittimo ed aereo si afferma che "In genere, i trend emissivi sono in funzione del numero di movimenti delle navi. Dal 1990 al 2000 si osserva un aumento delle emissioni, ma questa tendenza si inverte negli ultimi anni grazie al miglioramento delle prestazioni nelle operazioni in porto e ad una riduzione del numero dei movimenti domestici". Registrando "la previsione di un aumento del trasporto via mare" ed "in ragione delle problematiche rilevate a livello locale, che certamente si possono estendere a contesti portuali simili ed ampiamente diffusi" ritiene "necessario prevedere all'interno del Programma misure di risanamento con riferimento all'utilizzo di combustibili a basse emissioni e sistemi incentivanti per le navi a basse emissioni, nonché l'introduzione di meccanismi di incentivazione al fine di favorire l'elettificazione delle banchine in una prima fase e successivamente prevedere progetti specifici ed un percorso normativo che conduca **all'obbligo di elettrificazione delle banchine di tutti i porti a livello nazionale**".

6. **ARPA Toscana**, con nota cl.: DV.01/405.2 del 30/11/2020 - MATTM/0100086, ha trasmesso le proprie osservazioni predisposte con il supporto del Settore CRTQA e del Settore Modellistica Previsionale di ARPAT riportando anche un'analisi del recepimento delle osservazioni predisposte da ARPAT alla fase preliminare (prot. ARPAT n. 55700 del 22/7/2020). Oltre a segnalare il non recepimento di alcuni commenti relativi a refusi ed inesattezze, ARPAT osserva, tra l'altro:
 - a. Osservazione 4.: nell'Allegato 1 al RA (pag. 63) l'osservazione ARPAT in merito agli effetti delle azioni di Programma su Benzo(a)pirene e metalli pesanti, fatta propria dalla Commissione VIA-VAS nella osservazione 6.8 del parere di scoping, è indicata (pag. 63) come «ACCOLTA nel capitolo 5 del RA "Contesto ambientale – qualità dell'aria" e nel capitolo 7 sugli effetti ambientali delle misure del Programma». In effetti nel Capitolo 5 si trovano dati su Benzo(a)pirene e metalli pesanti alla pag. 80, nel Capitolo 7 viene accennato ai metalli pesanti a pag. 167 sugli effetti della misura E1, e sono riportate alcune valutazioni di tipo qualitativo relativamente agli effetti delle misure del Programma su IPA e metalli pesanti - pagg. 173-175, paragrafo Effetti sulla qualità dell'aria: IPA (analisi qualitativa) e paragrafo Effetti sulla qualità dell'aria: Cd, Ni, As e Pb (analisi qualitativa) - e relativamente ai metalli pesanti a pag. 186 in merito agli Elementi informativi sul Monitoraggio della vegetazione. **ARPAT osserva dunque che da tali valutazioni dovrebbe conseguire che all'interno del monitoraggio del PNCIA saranno ricomprese anche le emissioni dei metalli pesanti (come indicatori di contesto e di contributo), che tuttavia non sono riportate nella Tabella 8-1, pag. 182 del RA segnalando tale mancanza affinché le emissioni dei metalli pesanti siano correttamente integrate.**
 - b. Osservazione 5.: con riferimento all'osservazione in merito ai criteri di scelta delle alternative, **ARPAT constata che anche nel RA, come nel RP, non sono individuate alternative diverse rispetto agli scenari WM e WAM** e che «Ulteriori possibili scenari alternativi, non sono stati considerati per la necessità di assicurare il più possibile una coerenza tra le pianificazioni nei settori clima, energia ed aria, coerenza richiesta peraltro anche dalla stessa normativa europea e nazionale». ARPAT suggerisce di esplorare di esplorare maggiormente il tema delle alternative in occasione del primo aggiornamento del PNCIA, anche a seguito dei riscontri che a quel momento emergeranno dal

monitoraggio e dalla verifica del raggiungimento o meno degli obiettivi prefissati, in quanto si constata che anche nel RA, come nel RP, non sono individuate alternative diverse rispetto agli scenari WM e WAM e che «Ulteriori possibili scenari alternativi, non sono stati considerati per la necessità di assicurare il più possibile una coerenza tra le pianificazioni nei settori clima, energia ed aria, coerenza richiesta peraltro anche dalla stessa normativa europea e nazionale». Si evidenzia che - secondo quanto richiesto dalla normativa di VAS - nel RA dovrebbero essere individuate anche le misure di mitigazione necessarie ad evitare, ridurre o compensare gli effetti negativi delle azioni previste dal PNCIA. il tema delle alternative in occasione del primo aggiornamento del PNCIA.

- a. Osservazione 8.: in merito alla metodologia di implementazione degli scenari emissivi al 2030 si ripropone la necessità di esplicitare distintamente, per ciascuna delle azioni previste dal Programma, le scelte metodologiche adottate per la definizione degli scenari WM e WAM che hanno portato all'individuazione delle variazioni dei contributi emissivi conseguenti alle azioni del PNCIA, evidenziando che associando la stima di ciascuna azione al corrispondente apporto in termini di quota parte di effetto sulla riduzione delle emissioni aiuterebbe nella tracciabilità della scelta delle azioni alternative e nella futura verifica del raggiungimento degli obiettivi e potrebbe guidare nella reindirizzazione del Programma.
- b. Osservazione 9.: rilevando l'accoglimento dell'osservazione con la quale veniva suggerito di prevedere tra le misure del PNCIA che prevedono l'introduzione dell'obbligo di integrazione del fotovoltaico e in generale di fonti rinnovabili (ad eccezione delle biomasse) negli edifici nuovi o sottoposti a ristrutturazioni rilevanti, incentivi che premiano la scelta di installare materiali che abbiano caratteristiche proprie di facilità di recupero e riciclo a fine vita, e che valutino i potenziali impatti ambientali lungo tutto il ciclo di vita attraverso studi Life Cycle Assessment certificati (v. Allegato 1 al RA pag. 78 e Capitolo 7 del RA nella valutazione degli effetti ambientali del Programma relativamente a tale azione E3)), **ARPA raccomanda di inserire analogamente, come misure di mitigazione e riduzione degli eventuali effetti negativi, specifici accorgimenti anche per le misure T nel settore dei Trasporti, di incentivazione alla scelta di prodotti che abbiano caratteristiche proprie di minor impatto ambientale complessivo (dalle materie prime e produzione, fino al riciclo a fine vita) basate su studi Life Cycle Assessment certificati**, partendo anche da una riflessione più ampia di economia circolare quale quella riportata nel report della European Environment Agency "Electric vehicles from life cycle and circular economy perspectives" (EEA "Electric vehicles from life cycle and circular economy perspectives - TERM 2018: Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM) report", Report No 13/2018: <https://www.eea.europa.eu/publications/electric-vehicles-from-life-cycle>).
- c. Osservazione sul comparto industria: ARPA rileva il mancato accoglimento dell'osservazione in merito alla rinuncia del PNCIA ad adottare misure sul comparto dell'industria (rinuncia evidenziata nelle osservazioni alla fase preliminare, oltre che del NURV della Regione Toscana, anche dalle Regioni Lombardia ed Emilia Romagna) ed al suggerimento di introdurre almeno azioni di incentivo alle Regioni così che provvedano entro una certa data ad adottare il proprio Piano di risanamento (avente anche finalità di regolazione locale delle emissioni degli impianti industriali) (v. Allegato 1 al RA pag. 60, pag. 78) e ripropone pertanto l'osservazione, ricordando che al riguardo la Commissione

VIA-VAS nell'osservazione 3.1.14 del parere di scoping aveva chiesto di **prevedere nel PN CIA misure specifiche per le attività produttive**. ARPAT ritiene in ogni caso necessario che sia almeno esplicitata l'istruttoria tecnica che ha condotto all'esclusione delle emissioni da impianti industriali (ad eccezione di quelle da impianti preordinati alla produzione di energia).

- d. Osservazione sul rapporto tra PNIAC, Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e Piano Nazionale della Mobilità Sostenibile: in merito all'osservazione con richiesta di chiarimento, nella verifica di "Coerenza con i piani e programmi pertinenti" (Capitolo 3 del RA) è indicato che il «Piano Nazionale della Mobilità Sostenibile rappresenta un primo piano operativo, che dà attuazione ad una parte delle azioni previste per il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile indicato nella misura T1 come strumento attuativo del Programma» e vengono indicate le coerenze tra PNIEC e Piano Nazionale della Mobilità Sostenibile. Per cui è stato dato seguito all'osservazione.
- e. Osservazione sulle emissioni di COVNM derivanti dall'uso dei solventi: l'osservazione sulle emissioni di COVNM derivanti dall'uso dei solventi non è stata accolta.
- f. Osservazioni generali sulla valutazione degli effetti: i valori obiettivo dell'OMS sono ampiamente citati RA, ma tutte le valutazioni effettuate nel Capitolo 7 Effetti complessivi del RA sono riferite agli attuali valori limite fissati dal D. Lgs. 155/2010 e non viene riportata alcuna trattazione dello stato della qualità dell'aria nei due scenari WM e WAM al 2030 avendo a riferimento soltanto l'obiettivo della Strategia europea per la qualità dell'aria al 2030, senza considerare le indicazioni dell'OMS.
- g. Osservazioni sul monitoraggio: per quanto riguarda il monitoraggio di realizzazione del PN CIA (tramite indicatori di processo) viene fatto completo rinvio a quanto sarà stabilito per il monitoraggio ex D.Lgs. 81/2018, per cui tale parte del monitoraggio non è illustrato. Pertanto, il RA rimanda molti contenuti relativi al monitoraggio di VAS, che secondo la normativa dovrebbero essere invece impostati e descritti proprio nel RA stesso. In relazione agli Indicatori di processo viene specificato che «per le misure la cui attuazione è demandata a strumenti di pianificazione/programmazione attuativa anche a livello regionale occorrerà stabilire chiaramente i meccanismi di collegamento che consentano al monitoraggio del Programma. Si ritiene, a tale proposito, opportuno che:
 - ✓ i meccanismi di collegamento tra i vari strumenti di pianificazione/programmazione attuativa finalizzati ad acquisire le informazioni sulla realizzazione delle misure e sul loro stato di avanzamento vengano delineati all'interno del RA, in quanto strumento previsto nelle procedure di VAS proprio per la pianificazione del monitoraggio del PN CIA;
 - ✓ in merito alla condivisione delle informazioni con il PNIEC e per le linee di intervento previste in entrambi i Piani, sarebbe stato utile nel RA evidenziare quali indicatori andranno a far parte di un sistema comune. Inoltre, si ritiene necessario che le modalità di condivisione delle informazioni sull'attuazione delle misure e sulla valutazione degli effetti delle stesse venissero definite all'interno del RA e non nel corso di attuazione dei due strumenti.
 - ✓ In relazione al monitoraggio dell'impatto delle misure per la verifica del rispetto degli obiettivi di riduzione fissati al 2030 e per monitorare l'andamento nel tempo delle emissioni, nel RA è indicato che saranno utilizzati gli inventari delle

emissioni predisposti annualmente da ISPRA. Tali strumenti sono statici e restituiscono quadri emissivi relativi ad anni sempre antecedenti la realizzazione degli obiettivi del Programma stesso. Il monitoraggio, invece, è finalizzato alla verifica progressiva delle scelte pianificatorie effettuate e deve consentire di intervenire, all'occorrenza, sulle misure previste durante la fase di attuazione del PNCIA, introducendo eventuali misure correttive. Nel RA, quindi, sarà necessario individuare fonti dei dati diverse dagli inventari nazionali delle emissioni per la costruzione degli indicatori di contributo.

Nel capitolo 5 del RA vengono proposti gli indicatori di contesto per tutti i settori di intervento del PNCIA. In particolare, per il settore Trasporti si suggerisce di valutare:

- ✓ un indicatore per il trasporto merci su strada espresso in termini di emissioni totali di NOx, PM2,5 e GHG, visto che l'obiettivo T6 prevede di «favorire la diffusione di mezzi per il trasporto merci meno inquinanti tramite la promozione dell'utilizzo di furgoni a metano e di autocarri pesanti a GNL», potrebbe essere opportuno definire un ulteriore indicatore di contesto che preveda la valutazione della variazione della % di tonnellate-km trasportate con mezzi a metano o a GNL;
 - ✓ un indicatore per il trasporto merci su strada espresso in termini di emissioni totali di NOx, PM2,5 e un indicatore espresso in termini di percentuale di tonnellate-km trasportate in navigazione di cabotaggio; visto che l'obiettivo T6 prevede la «promozione del trasporto marittimo a GNL», potrebbe essere opportuno definire un ulteriore indicatore di emissione che preveda la valutazione della variazione della percentuale di tonnellate-km trasportate con navi a GNL.
7. **La Regione Autonoma della Sardegna**, con nota 25041 del 4/12/2020 MATTM/0101827, ha trasmesso le proprie osservazioni predisposte a seguito di un'azione di coordinamento dei Soggetti Competenti in Materia Competenti in Materia Ambientale (SCA) di livello Regionale. Tali soggetti, tra l'altro, rappresentano quanto segue:
- a. **Il disallineamento temporale tra il Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico e il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima** costituisce una criticità da tenere in dovuta considerazione nella valutazione del Programma medesimo.
 - b. Nella misura “Potenziamento del TPL e riduzione del fabbisogno di mobilità privata” dovrebbe essere preso in considerazione anche il **rinnovo del parco rotabile su ferro adibito al Trasporto Pubblico Locale**, oltre a quello su gomma, già contemplato nel Programma tramite il Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, e dovrebbero essere inclusi/implementati interventi tra cui **l'inclusione/implementazione alcuni interventi relativi “miglioramento dell'accessibilità, sicurezza e riconoscibilità delle fermate del trasporto pubblico”, all’“integrazione tra servizi e mobilità sostenibile (..) e parcheggi di interscambio”, riqualificazione e potenziamento, anche in termini di estensione, delle linee filoviarie di trasporto pubblico su gomma e l'elettrificazione delle linee ferroviarie garantendo adeguati livelli di intermodalità.**
 - c. Le misure proposte per l'intero territorio nazionale, in fase di applicazione, **vanno mirate in funzione del contesto territoriale**, al fine di utilizzare al meglio le risorse stanziare per

ottenere il maggior beneficio ambientale e intervenire quindi sulle sorgenti emissive il cui contributo è maggiormente significativo.

8. **La Regione Marche**, con nota 400.130.20 SCA_0093 del 30/11/2020 MATTM/01000861, ha trasmesso le proprie osservazioni, condivise da ARPAM, in cui rileva, tra l'altro, quanto segue:
 - a. Osservazione 1: **la valutazione delle alternative non è stata riportata nel Rapporto Ambientale** in quanto si è soltanto confrontato lo scenario WM in assenza di attuazione del Programma (*With Measures*, cioè con le misure già previste al 2015) con lo scenario di Programma WAM (*With Additional Measures*). Si ritiene possibile costruire e valutare diverse alternative fornendo diverse priorità oppure diversa importanza alle misure previste secondo uno o più criteri. In altri termini la valutazione delle alternative è fondamentale per comprendere attraverso quale insieme di misure, rispetto ad altri possibili insiemi, può essere più rilevante in termini di efficacia ed efficienza per il raggiungimento degli obiettivi.
 - b. Osservazione 2: si ritiene appropriato **considerare l'opportunità di inserire azioni per stimolare o incentivare la realizzazione di infrastrutture verdi** quantomeno nei centri urbani non compresi nelle città metropolitane in quanto il controllo dell'inquinamento può essere realizzato anche attraverso la vegetazione che, peraltro, fornisce anche Servizi Ecosistemici che contribuiscono alla salubrità psico-fisica delle città.
 - c. Osservazione 3: si ritiene utile indicare, eventualmente integrando le tabelle dal n. 12 al n. 15, **tempi e competenze per ciascuna delle misure**, in modo tale da consentire la programmazione degli interventi da parte dei soggetti competenti.
 - d. Osservazione 5: si richiede di precisare che nel caso di **adozione di misure facoltative**, la dimostrazione che queste garantiscano una riduzione delle emissioni equivalenti o superiori non potrà essere demandata alle imprese agricole, ma dovrà essere riconosciuta a priori da **risultanze scientifiche o tabellari**.
9. **La Regione Veneto**, con nota 0520957 del 7/12/2020 - MATTM/0102915, ha trasmesso le proprie osservazioni in cui, oltre a formulare commenti puntuali e specifici relativi al Codice Agricoltura, relativamente alle azioni e interventi finalizzati alla riduzione dell'ammoniaca attivati nei PSR regionali, rileva che in Veneto è stato attivato, oltre alle operazioni riportate, anche il (non citato) Tipo di Intervento 10.1.1 "Tecniche agronomiche a ridotto impatto ambientale", che contribuisce alla limitazione delle emissioni in atmosfera dei gas a effetto serra e dell'ammoniaca in agricoltura privilegiando ed incentivando l'adozione di sistemi agronomici conservativi basati sulla non-lavorazione dei suoli e sul mantenimento di una copertura vegetale permanente, rafforzando e valorizzando il contributo delle attività agricole e forestali nell'attenuazione del cambiamento climatico e al miglioramento della qualità dell'aria.
10. **La società BIOGAS WIPPTAL.S.R.L.**, con nota del 6/12/2020 - MATTM/0102847 ha trasmesso le proprie osservazioni in cui segnala, tra l'altro, che, **con l'obiettivo di contenere le emissioni di ammoniaca**, il Ministero bavarese per l'alimentazione, l'agricoltura e la silvicoltura ha pubblicato le "Cross Compliance 2020" (<https://www.stmelf.bayern.de/agrarpolitik/001318/index.php>) (di seguito "Linee Guida") in cui è fatto espresso riferimento alle pratiche agricole vietate per tutte le superfici agricole, **consentendo lo spandimento solo attraverso l'iniezione del liquame nel terreno (mediante aratura) oppure mediante distribuzione "a raso" sul verde agricolo, segnalando altresì che la normativa tedesca**, nel caso di inadempienze, prevede l'impossibilità per chi infrange tali divieti

di poter accedere alle successive domande per l'ottenimento delle misure PSR. La società quindi chiede di: adeguare il contenuto della misura A2 vietando la pratica di spandimento della frazione liquida con attrezzature in pressione in tutte le superfici agricole, non solo quelle con pendenza inferiore a 15% (i terreni con pendenza sono solitamente più "esposti" e "attaccabili" dagli effetti negativi causati dallo spandimento di reflui); di esplicitare chiaramente quali siano le tecniche di spandimento vietate; di prevedere misure incentivanti per l'acquisto di attrezzature idonee ad applicare le buone prassi agricole previste nel PNCA; di chiarire quali tra le misure da A1 a A6 siano a tutti gli effetti obbligatorie, ossia se esclusivamente quelle a carattere regolatorio, oppure anche quelle a carattere programmatico; di chiarire quali delle misure obbligatorie non siano derogabili, mentre quali siano quelle sostituibili con le misure facoltative; in generale di meglio esplicitare tutti gli aspetti atti a chiarire l'applicabilità delle misure facoltative. In riferimento alla sinergia delle misure da A1 ad A6 con i Programmi di Azione Regionali per la tutela e il risanamento delle acque dall'inquinamento causato da nitrati di origine agricola, la società chiede inoltre di **prevedere che, anche in assenza di individuazione di zone designate come vulnerabili ai nitrati (ZVN), secondo il PNCA siano richiesti interventi di riduzione e mitigazione della distribuzione degli effluenti di allevamento.** La società inoltre ritiene che sia necessario **vietare gli spandimenti dei reflui tramite diffusione in aria** incentivando tecniche ad iniezione puntuale nel terreno per le quantità necessarie alle colture, nonché lo spandimento di reflui "impovertiti" grazie ad un precedente processo di digestione, pratica agricola indicata nel capitolo 1.3.8 della Decisione (UE) 2018/813 della Commissione europea del 14 maggio 2018, relativa al documento di riferimento settoriale sulle migliori pratiche di gestione ambientale, sugli indicatori di prestazione ambientale settoriale (Best Environmental Management Practise - BEMP), dei processi di pretrattamento dei reflui in impianti biogas/biometano.

11. **La Regione Toscana**, con Determina n.3/SCA/2020 del 4/12/2020 - MATTM/0102796, ha trasmesso le proprie osservazioni in cui rileva, oltre a commenti puntuali e specifici e oltre a quando rilevato da ARPA Toscana con nota cl.: DV.01/405.2 del 30/11/2020, quanto segue:
 - a. **Valutazione degli effetti:** I valori obiettivo dell'OMS sono ampiamente citati nei documenti, ma tutte le valutazioni effettuate nel Capitolo 7 Effetti complessivi del RA sono riferite agli attuali valori limite fissati dal D. Lgs.155/2010. Sebbene siano citati anche i valori obiettivo OMS, non viene riportata alcuna trattazione dello stato della qualità dell'aria nei due scenari WM e WAM al 2030 avendo a riferimento l'obiettivo della Strategia europea per la qualità dell'aria al 2030.
 - b. **Monitoraggio:** premettendo che le carenze evidenziate non permettono di fornire un contributo di merito sulla completezza e correttezza del sistema di monitoraggio, la Regione Toscana, in relazione agli **indicatori di processo**, ritiene che i meccanismi di collegamento tra i vari strumenti di pianificazione/programmazione attuativa finalizzati ad acquisire le informazioni sulla realizzazione delle misure e sul loro stato di avanzamento dovevano essere delineati all'interno del RA e che, in merito alla condivisione delle informazioni con il PNIEC e per le linee di intervento previste in entrambi i Piani, sarebbe stato utile nel RA evidenziare quali indicatori andranno a far parte di un sistema comune di indicatori che in un'unica soluzione renda conto degli effetti di una stessa misura individuata in entrambi gli strumenti. Ritiene necessario, inoltre, che le modalità di condivisione delle informazioni sull'attuazione delle misure e sulla valutazione degli effetti delle stesse venissero definite all'interno del RA e non nel corso di attuazione dei due strumenti. In relazione al **monitoraggio dell'impatto delle misure** rileva la necessità di individuare fonti dei dati diverse dagli inventari nazionali delle emissioni per la costruzione

degli indicatori di contributo. In riferimento **agli indicatori di contesto**, per il settore Trasporti si suggerisce di valutare: • un indicatore per il trasporto merci su strada espresso in termini di emissioni totali di NO_x, PM_{2,5} e GHG; • un indicatore per il trasporto merci su strada espresso in termini di emissioni totali di NO_x, PM_{2,5} e un indicatore espresso in termini di percentuale di tonnellate-km trasportate in navigazione di cabotaggio, un ulteriore indicatore di emissione che preveda la valutazione della variazione della percentuale di tonnellate-km trasportate con navi a GNL.

12. **Legambiente Onlus**, con Nota del 4/12/2020 MATTM/0102730 ha trasmesso le proprie osservazioni partendo da alcune considerazioni di carattere generale e specificando alcuni aspetti più dettagliati e puntuali. Legambiente valuta il Programma come un insieme di, tecnicismi e azioni che risultano nell'insieme poco strutturate, integrate e pianificate, senza un approccio programmatico, di indirizzo e di visione strategica. Rileva la mancanza di sotto obiettivi specifici per i diversi settori emissivi, di step intermedi necessari e vincolanti per raggiungere l'obiettivo finale, di azioni ed interventi su settori importanti come quello dei trasporti marittimi e del comparto industriale. Sul **settore elettrico** rileva come il **phase out del carbone (E1)** sia accompagnato da un piano di riconversione a gas metano che, in termini di inquinamento ed emissioni climalteranti andrebbe evitato e rivisto valutando sistemi fatti da FER e accumuli; relativamente all'obbligo di una **quota di fotovoltaico negli edifici (E3)**, rileva la necessità di rivedere la quota minima valutando almeno la copertura dell'80% del consumo elettrico anche per andare incontro a quanto accadrà nel 2021 quando tutti i nuovi edifici dovranno essere a zero emissioni, chiarendo come la "promozione di sistemi ibridi" debba andare verso lo spostamento di tutti i consumi sulle FER con fotovoltaico, pompe di calore, pannelli solari termici e accumuli. Sul **settore termico** suggerisce per l'azione **C1** la revisione dei meccanismi incentivanti del 65% e superbonus 110%, al fine di escludere totalmente le tecnologie alimentate da fonti fossili come il gas, stimolando anche nelle ristrutturazioni parziali il ricorso alle FER. Nello sviluppo del **teleriscaldamento (C3)** rileva come andrebbero promosse solo reti in grado di essere alimentate da fonti rinnovabili (bioenergie dove la risorsa lo consente, vedi arco alpino) e da processi di recupero del calore dal settore industriale (laddove gli impianti non siano arrivati o sono in prossimità di arrivare a fine vita). Rileva come il punto **C4**, così come sviluppato, sia realtà è stato già recepito nel 2013. Sul **settore residenziale (C6)** rileva la necessità di prevedere il recepimento delle direttive europee in tema di autoconsumo da FER e comunità energetiche e la necessità **(C7)** di promuovere e sostenere solo tecnologie da FER. Sul **settore terziario (C9)** rileva come andrebbero stabiliti degli obiettivi annuali di riqualificazione e anche dei parametri minimi di qualità da raggiungere al fine di non solo ridurre le emissioni del settore in modo significativo, ma anche ridurre le spese energetiche delle famiglie a basso reddito contribuendo all'azione C5. Sul **settore trasporti (T1)**, rileva come il rinnovo del parco autobus debba essere già indirizzato esclusivamente ai mezzi a zero emissioni con obiettivi concreti e fissati da qui al 2025 e 2030, come manchino completamente gli obiettivi di riduzione della sosta su spazio pubblico (prevedendo ad esempio il pagamento della sosta su strada pubblica in caso di possesso veicolo inquinante), come la misura dello "smart parking" non sia circostanziata come altre, come manchi la promozione dell'intermodalità con obiettivi e strategie per metterla, come andrebbe approfondita la mobilità a piedi, la promozione della ciclabilità e micromobilità elettrica come nuova e potente alternativa in ambito urbano, come manchi una strategia di riduzione del parco auto privato circolante con obiettivi e misure concrete di disincentivazione all'uso del mezzo proprio e incentivazione delle altre modalità di mobilità, specialmente in ambiente urbano. Sul **Settore agricoltura**, rileva come le misure previste facciano parte di quelle misure già da tempo previste dalle norme regionali, oltre che dalle GAEC, e quindi dalla condizionalità, in forme anche più restrittive, non prendano in considerazione le emissioni di N₂O (che è anche, ma non

solo, un climalterante), ma solo dell'ammoniaca. Infine, elenca le **voci e misure mancanti nel programma**, tra cui: 1) incremento delle aree verdi specialmente in ambiente urbano. 2) misure volte a limitare l'uso di combustibili solidi nelle aree dove i limiti sono violati. 3) misure per contenere le emissioni in ambito portuale come l'istituzione di aree a basse emissioni (SECA) nelle aree portuali o all'efficientamento energetico del settore, 4) misure volte a ridurre l'impatto del settore aereo. 5) costanti controlli sulle fonti di emissione e dell'applicazione e conformità delle BAT. 6) misure a breve termine necessarie e obbligatorie da applicare in occasione di picchi stagionali di inquinamento. 7) mancanza di controlli sui veicoli circolanti 8) Migliorare gli inventari delle emissioni regionali e locali per poter monitorare adeguatamente le fonti.

13. **ARPA Friuli Venezia Giulia**, con nota N. 0036451/P/GEN/PRA_VAL del 4/12/2020 ha trasmesso le proprie osservazioni in cui rileva come, a seguito della fase di scoping (consultazione della fase preliminare), le misure previste dal Programma non paiono essere state modificate e/o integrate a seguito delle osservazioni relative all'opportunità di prevedere delle specifiche misure per le tematiche **“Trasporto pubblico”, “Trasporto merci” e “Porti”**. ARPAFVG rimarca la necessità, nel contesto dello sviluppo integrato dei trasporti, di puntare tramite una specifica misura incentivante ad una movimentazione delle merci orientata verso il trasporto su rotaia e/o nave rendendo meno vantaggioso il trasporto su gomma e sottolinea la necessità di prevedere già all'interno del Programma misure incentivanti e normative per la promozione dell'elettrificazione dei porti. In merito alla **mitigazione dell'inquinamento atmosferico per mezzo della vegetazione**, rileva come sia da ritenere opportuno che nel Programma venga introdotta almeno una misura incentivante che possa contribuire alla creazione di nuove aree e/o infrastrutture verdi.
14. **L'Associazione Cittadini per l'Aria onlus** con nota del 7/12/2020 MATTM/0102994, ha trasmesso le proprie osservazioni in cui rileva la necessità che il Programma acquisisca un livello di dettaglio ed inclusione molto maggiore di quello attuale, in particolar modo in ragione della grave situazione in cui versano alcune zone d'Italia (Pianura Padana, agglomerati urbani, zone portuali) circa l'inquinamento atmosferico. Inoltre, rileva la necessità di includere nel Programma misure in grado di rispettare non solo gli obiettivi di riduzione degli inquinanti ai sensi della Direttiva 2016/2284/UE, ma altresì gli obiettivi di qualità dell'aria di cui alla Direttiva 2008/50/CE. L'associazione presenta inoltre commenti puntuali relativi ad aspetti specifici del Programma e delle Misure presentate.
15. **La Regione Puglia**, con nota del 14/12/2020 acquisita con prot.n. MATTM/0104656 ha trasmesso le proprie osservazioni in cui rileva come, in merito alla scelta presentata al Capitolo 5 (pag. 54) del Rapporto Ambientale di non individuare all'interno del Programma nazionale misure volte al contenimento delle emissioni provenienti dal settore industria e dell'industria siderurgica, sia opportuno evidenziare la peculiare situazione del proprio territorio regionale, caratterizzato dalla presenza di grandi impianti industriali che influiscono notevolmente sulla qualità dell'aria dei territori in cui sono ubicati e ritiene importante individuare all'interno del Programma misure in grado di armonizzare le politiche sanitarie, ambientali, industriali ed energetiche, conformemente alle norme comunitarie e nazionali, finalizzate al raggiungimento degli obiettivi generali di tutela sanitaria ed ambientale auspicando di inserire nel Programma **misure specificamente volte al contenimento delle emissioni provenienti da impianti industriali**. Con riferimento poi alle misure individuate nel Programma riferibili al **settore dei trasporti**, la Regione Puglia propone di inserire una misura che programmi il rinnovo del parco rotabile automobilistico urbano a servizio dei capoluoghi di provincia delle Regioni e propone di incentivare le Pubbliche Amministrazioni (conseguentemente alla redazione del Piano degli

Spostamenti Casa Lavoro da parte del Mobility Manager) all'organizzazione di servizi di trasporto collettivo per i dipendenti, mediante autobus elettrici, incentivando le Amministrazioni comunali all'acquisto di autobus elettrici da adibire in via prioritaria al trasporto scolastico. Relativamente alle **realità portuali**, rileva come sia necessario inserire misure legate all'incentivazione di progetti per l'elettrificazione delle banchine portuali, che prevedano anche sistemi di produzione di energia da fonti rinnovabili, al fine di ridurre le concentrazioni di inquinanti atmosferici nelle aree cittadine prossime ai bacini portuali. La Regione, inoltre, oltre a suggerire integrazioni alle misure C2 e C4, tra cui la promozione dell'uso di malte, pitture, intonaci, rivestimenti, pavimentazioni per la riduzione di NOx e COV, propone di incentivare progetti volti allo sviluppo di aree verdi urbane e sistemi di biorisanamento, sistemi economici ed efficaci per ridurre la concentrazione di sostanze inquinanti nell'aria e per abbattere le emissioni di anidride carbonica, tra cui i **green panel verticali**.

16. La Provincia di Brescia con nota del 24/09/2020 MATTM-2020-0074493, richiamati i precedenti pareri già resi in relazione al Programma di Azione per la riduzione dell'aumento di gas climalteranti causato dai nitrati e dalla gestione dei reflui zootecnici, in quanto trattasi di uno degli aspetti che decisamente concorrono a determinare la qualità dell'aria e pertanto anche il suo inquinamento, visti i contenuti del Rapporto Ambientale e lo Studio di Incidenza. Prende atto che la VInCA è stata redatta necessariamente al livello 1 di Screening, trattandosi di un Piano a livello nazionale e non essendo previsti interventi localizzati, e che si sono considerati gli effetti generati dall'applicazione del Programma sulle macro categorie di specie ed habitat dei Siti RN 2000. Nel Rapporto Ambientale, si è preso atto degli approfondimenti relativi all'esposizione degli ecosistemi all'inquinamento atmosferico ed alla mitigazione del medesimo per mezzo della vegetazione, attraverso le VEB "Vegetative Environmental Buffers", evidenziando la necessaria attenzione da porre per la loro progettazione e collocazione, accordando al verde la capacità di contribuire alla riduzione dell'inquinamento atmosferico ed alla mitigazione dei cambiamenti climatici. Si osserva che nel Programma debba essere maggiormente evidenziata la necessità di aumentare la dotazione di spazi verdi urbani e suburbani, oltre che di incrementare la presenza diffusa di vegetazione sia dentro che fuori gli abitati indicando, ad esempio, un parametro che possa essere oggettivamente applicato in fase di pianificazione territoriale. Ciò potrebbe orientare maggiormente le mitigazioni attraverso l'implementazione di presenza vegetazionale tale da contrastare effettivamente l'inquinamento dell'aria, soprattutto in zone dove è difficoltoso il ricambio della stessa, come la Pianura Padana. Viene ritenuto inoltre che le attività che prevedono il mantenimento, il ripristino e la creazione di superfici arborate e quindi degli elementi di interesse ecologico in senso lato, la creazione di fasce boscate anche lungo le direttrici di traffico, di infrastrutture verdi e quindi tutte quelle azioni che consentono un maggior assorbimento di CO2 debbano essere maggiormente sollecitate e non lasciate alla mera discrezionalità dei singoli potenziali attuatori. Si suggerisce, in sintesi, di divulgare una maggiore consapevolezza della correlazione tra qualità dell'aria/cambiamenti climatici e presenza di patrimonio arboreo e vegetazionale nella pianificazione territoriale di competenza.

17. Regione Autonoma Valle d'Aosta in data 14/10/2020- con nota MATTM-2020-0081580. Le osservazioni presentate concordando con i contenuti del Programma, la Regione riporta le comunicazioni degli organi competenti, in particolare, considerato che in questa fase della valutazione d'incidenza l'analisi ha interessato l'intero territorio nazionale, senza poter individuare/valutare interferenze sito specifiche che l'attuazione delle misure potrebbe generare, non si formulano particolari osservazione in merito, anche se per l'attuazione delle misure del Programma per le ZSC e/o ZPS del territorio regionale, eventuali azioni proposte dal Programma,

dovranno essere sottoposte alla procedura di valutazione d'incidenza e dovranno risultare coerenti con le misure di conservazione approvate con DGR n. 1087/2008 e n. 3061/ 2011. Viene inoltre specificato che: “le misure individuate nel citato Programma risultano in linea con quelle già contenute nel Piano Aria regionale, approvato con legge regionale n. 23 del 25 novembre 2016.2”

18. ARPA Campania in data 15/10/2020 MATTM-2020-0082471. Le osservazioni presentate hanno prevalentemente riguardato i seguenti aspetti. Nel Programma in merito alla coerenza con piani/programmi pertinenti, è riportata un'analisi comparativa tra gli obiettivi principali dei Piani/Programmi individuati (nazionali e regionali) e le misure del programma, ma non vi è alcun riferimento al Piano energetico della Regione Campania, mentre rispetto al Programma d'Azione per le Zone Vulnerabili ai Nitrati di origine agricola non vi è riferimento all'aggiornamento in itinere conseguente la nuova delimitazione delle zone vulnerabili ai nitrati di origine agricola approvata con Deliberazione di Giunta Regionale della Campania n. 762 del 05.12.2017. Ai fini della valutazione degli effetti ambientali, lo scenario base WM è stato affiancato dallo scenario con politiche e misure aggiuntive WAM, with additional measure), ma a differenza di quanto dichiarato nel RA la valutazione degli effetti non fa riferimento agli stessi indicatori utilizzati nell'analisi di contesto. Nella descrizione del contesto territoriale si afferma che la regione Campania non presenta ancora ZSC designate ad oggi è stata effettuata la designazione di 108 ZSC. (Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 21 maggio 2019; Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 27 novembre 2019). Il sistema di monitoraggio ambientale del Programma è impostato sull'utilizzo di indicatori di contesto, di processo e di contributo atti al raggiungimento del monitoraggio dello stato di avanzamento dell'attuazione del Programma e del controllo degli effetti delle misure del Programma sulle emissioni e sui loro driver nonché degli effetti dell'inquinamento atmosferico sugli ecosistemi, ma, a differenza di quanto dichiarato nel RA il monitoraggio VAS non fa riferimento agli stessi indicatori utilizzati nell'analisi di contesto. La tabella degli indicatori per il monitoraggio (tabella 8-1pag. 182 del RA) non riporta indicazioni in merito alle componenti ambientali/territoriali considerate in fase di analisi. Nell'ambito del sistema di monitoraggio del Programma sono inseriti indicatori di controllo degli effetti pertinenti la tematica rifiuti, non trattata nelle altre parti del documento. In merito alla coerenza con piani/programmi pertinenti, si segnala, relativamente alla programmazione della Regione Campania, la possibilità di considerare i contenuti della proposta di PEAR (Decreto Dirigenziale n. n. 253 del 19/07/2019) in fase di approvazione e all'aggiornamento in itinere del Programma d'Azione per le Zone Vulnerabili ai Nitrati di origine agricola conseguente alla nuova delimitazione (ZVNOA) approvata con Deliberazione di Giunta Regionale della Campania n. 762 del 05.12.2017. Occorre verificare i contenuti delle Valutazioni di Incidenza dei Piani e Programmi elencati nella Tabella 3-2 del Rapporto Preliminare (Pianificazione/Programmazione e obiettivi pertinenti al Programma). Risulta opportuno valutare l'opportunità di utilizzare i medesimi indicatori ambientali nell'analisi di contesto, nella valutazione degli effetti e nel monitoraggio, con riferimento a tutte le tematiche ritenute pertinenti, in modo da garantire la corretta comprensione delle interrelazioni tra le diverse fasi della procedura VAS. In particolare, si segnala l'utilità di inserire, nella fase di analisi e nella valutazione degli effetti, la trattazione della tematica rifiuti presente nel piano di monitoraggio proposto. Al fine di agevolare la lettura delle valutazioni effettuate, si consiglia di rappresentare in forma matriciale gli effetti prodotti dalle singole misure/azioni del Programma sulle diverse componenti ambientali, evidenziando tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi; Bisogna tener conto delle misure di conservazione “sito specifiche” e delle misure stabilite dai Piani di Gestione dei siti Natura 2000 vigenti anche nel territorio della regione Campania ed individuare azioni da mettere in atto per la condivisione di informazioni e dati

relativi alla realizzazione delle misure programmate, all'avanzamento ed agli effetti ambientali derivanti da piani e programmi atti al conseguimento dello stesso fine del Programma; Occorre infine organizzare un piano di monitoraggio con un set di indicatori che, con riferimento alle componenti ambientali/territoriali considerate in fase di analisi del contesto e di valutazione degli effetti, sia idoneo a:

- ✓ misurare i risultati connessi all'attuazione delle azioni del piano verificando l'efficacia degli interventi;
- ✓ descrivere qualitativamente/quantitativamente gli effetti delle azioni del Piano sui sistemi ambientali e territoriali interessati;
- ✓ monitorare la sommatoria degli effetti; individuare il possibile contributo desumibile dalle attività di monitoraggio dei piani regionali e di settore.

19. Comunicazione parere Regione Autonoma Valle d'Aosta, in data 14/10/2020 con nota MATT-2020-0081580. In riferimento al Programma in argomento, e alla relativa procedura di VAS in atto, la Struttura regionale, in qualità di autorità competente in materia di Valutazione Ambientale Strategica per la Regione Autonoma Valle d'Aosta, ha provveduto a consultare le autorità ambientali regionali ritenute competenti rispetto alla pianificazione di cui trattasi. A seguito della suddetta consultazione sono pervenute le seguenti osservazioni da parte dei sopracitati soggetti:

- ✓ la Struttura investimenti aziendali e pianificazione agricolo territoriale ha comunicato di non avere osservazioni in merito;
- ✓ la Struttura biodiversità e aree naturali protette ha comunicato quanto segue: *“In riferimento alla nota del 18 agosto 2020, prot. n. 5622/TA, pari oggetto, vista la documentazione allegata, considerato che in questa fase della valutazione d'incidenza l'analisi ha interessato l'intero territorio nazionale, senza poter individuare/valutare interferenze sito specifiche che l'attuazione delle misure potrebbe generare, non si formulano particolari osservazioni in merito. Si ricorda, però, nel caso la realizzazione di opere/interventi connesse/i all'attuazione delle misure del Programma in oggetto, dovesse interessare ZSC e/o ZPS del territorio regionale, queste dovranno essere sottoposte alla procedura di valutazione d'incidenza e dovranno risultare coerenti con le misure di conservazione approvate con DGR n. 1087/2008 e n. 3061/2011.”*; -
- ✓ la Struttura tutela qualità dell'aria e delle acque ha comunicato quanto segue: *“Con riferimento alla nota in data 18 agosto 2020, con prot. 5622/TA, relativa alla procedura statale di VAS di cui all'oggetto, per quanto di competenza, si comunica che non si hanno osservazioni di rilievo, in quanto le misure individuate nel citato Programma risultano in linea con quelle già contenute nel Piano Aria regionale, approvato con legge regionale n. 23 del 25 novembre 2016.2*; Pertanto, alla luce delle osservazioni acquisite, condividendone i contenuti, non si formulano ulteriori considerazioni in merito al procedimento di valutazione ambientale strategica relativo al programma in argomento.

20. ARPA Sicilia, in data 9/10/2020 con nota MATTM-2020-0080239. Con le osservazioni affermano la coerenza dei dati riportati nel RA con i dati ambientali regionali e coerente con il raggiungimento della direttiva NEC al 2030 con le misure aggiuntive WAM. Affermano inoltre la necessità che il Piano sia più sinergico con i piani regionali, anche se il Piano 2018 della qualità dell'aria della Sicilia è in fase di revisione a seguito di sentenza avversa del TAR. Tra gli

strumenti normativi viene evidenziato l'accordo di programma tra Regione e MATTM per l'adozione di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nella Regione Siciliana.

EVIDENZIATO

- Che le osservazioni, espresse ai sensi dell'art.14, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006, hanno riguardato anche aspetti inerenti il **Patrimonio Culturale** e il **Paesaggio** e che, per tali aspetti, **si rimanda al parere espresso dal MIBACT, quale Ente concertante;**

CONSIDERATO che

- uno degli obiettivi fissato dalla Direttiva NEC (2016/2284 del 14/12/2016, che abroga e sostituisce la Direttiva NEC (2001/81/CE), è quello di ridurre del 5% di emissioni di ammoniaca per ogni anno dal 2020 al 2029 (come stabilito dall'aggiornamento del Protocollo di Göteborg del 2012) e del 16% a partire dal 2030, rispetto alle emissioni del 2005;
- nel 2017 il settore agricoltura è stato responsabile dell'emissione in atmosfera di 362,18 kt di NH₃, pari al 94,3% del totale nazionale. Dal 1990 al 2017 si è registrata una riduzione delle emissioni di NH₃ del 21,0%, passando da 458,38 kt a 362,18 kt. Tale andamento è attribuibile principalmente alla contrazione del numero di capi allevati di alcune specie zootecniche, alla riduzione dell'uso di fertilizzanti azotati sintetici e delle superfici e produzioni agricole, alla diffusione di tecniche di abbattimento delle emissioni nella gestione degli allevamenti;
- nel 2017, la fonte emissiva più significativa è rappresentata dalla gestione degli allevamenti (emissioni dal ricovero e dallo stoccaggio), che contribuisce per il 59,7% al totale delle emissioni di NH₃ di origine agricola. Le altre fonti emmissive del settore sono: lo spandimento delle deiezioni animali (19,9%), l'applicazione al suolo di fertilizzanti azotati sintetici (15,1%), il pascolo (2,4%), di altri fertilizzanti organici (2,0%), l'azoto fissato al suolo tramite il processo di azoto-fissazione prodotto dalle radici delle leguminose (0,4%), lo spandimento dei fanghi da depurazione (0,3%) e la combustione dei residui agricoli (0,1%);
- la ricerca e la sperimentazione in ambito agricolo e zootecnico hanno individuato numerose pratiche agricole e zootecniche per la riduzione delle emissioni di ammoniaca e altri gas inquinanti, che possono essere adottate per ridurre al minimo le stesse emissioni. Queste pratiche sono riferibili al miglioramento delle tecniche di stoccaggio di concimi organici e dell'applicazione di concimi organici e dei fertilizzanti azotati di sintesi, alla trasformazione della dieta del bestiame, allo sviluppo dei sistemi e pratiche di stabulazione;
- molte di queste citate pratiche, risultano in conflitto con gli obiettivi dell'agricoltura convenzionale dominante, spesso associata alla generazione di problemi ambientali che rendono l'agricoltura uno dei principali driver del degrado ambientale, tra cui l'accumulo di gas inquinanti in atmosfera, come l'ammoniaca e il particolato;
- nel 2019 la Commissione europea ha adottato il Green Deal europeo che definisce una nuova visione e una strategia di crescita verde per l'UE, assegnando un ruolo centrale alla tutela dell'ambiente, alla lotta al cambiamento e alla trasformazione dei sistemi agro-alimentari. Come primo passo verso il raggiungimento di questi obiettivi è stata emanata una serie di nuove politiche, tra cui la Strategia sulla biodiversità e la Strategia Farm to Fork.

- con la Strategia Farm to Fork, l'UE si propone di: ridurre l'impronta ambientale e climatica del suo sistema alimentare e rafforzarne la resilienza; garantire la sicurezza dell'approvvigionamento alimentare di fronte ai cambiamenti climatici e alla perdita di biodiversità; guidare la transizione globale verso la sostenibilità competitiva dal produttore al consumatore e sfruttare le nuove opportunità;
- la capacità di F2F (e soprattutto della Strategia per la Biodiversità) di raggiungere i suoi obiettivi dipenderà molto dall'eventualità che essa stessa diventi una componente della Politica Agricola Comune (o PAC), dotata di ingenti risorse finanziarie. Per la politica agricola comune la Commissione Europea ha proposto all'Europarlamento l'importo di 391 miliardi di euro per i prossimi sette anni (2021-2027) da destinare ad aiuti diretti e allo sviluppo rurale;
- nell'ambito di Next Generation EU, la Commissione propone di rafforzare il budget per il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale di 15 miliardi di euro per sostenere le zone rurali nell'effettuare i cambiamenti strutturali necessari in linea con il Green Deal europeo;
- la PAC potrebbe essere utilizzata per guidare grandi cambiamenti nella direzione in cui si sviluppano i sistemi agroalimentari dell'UE e per aiutare a rendere operativa la visione e gli obiettivi del Green Deal europeo, incluse le azioni avanti citate per ridurre le emissioni dei gas trattati dalla Direttiva NEC.

CONSIDERATO che

- L'Agenzia Europea per l'Ambiente (AEA) in data 23 novembre 2020 ha pubblicato il Report No. 09/2020 dal titolo: "Air Quality in Europe-2020 Report";
- che nell'allegato 2 del rapporto sono descritte le variazioni verificatesi in Italia tra il 2009 e il 2018 degli inquinanti atmosferici, ed in particolare di PM10, PM2.5, NO₂ e Ozono; e specificamente, per quanto riguarda il PM10, su 243 centraline per la qualità dell'aria si è osservata una diminuzione media annuale tra il 2009 e il 2018 pari a 0,66 microgrammi/metro cubo (0,64 per le centraline di background urbano, 0,75 per le centraline da traffico, 0,59 per le centraline industriali e 0,29 per le centraline di background rurale);
- per quanto riguarda il PM2.5, tra il 2009 e il 2018 in 77 centraline si osservava una diminuzione media annua pari a 0,56 microgrammi /metro cubo (0,54 per le centraline di background urbano, 0,67 per le centraline da traffico, 0,94 per le centraline industriali e 0,49 per le centraline di background rurale);
- per quanto riguarda NO₂, tra il 2009 e il 2018, su 337 centraline si registrava una diminuzione media annua pari a 0,74 microgrammi/ metro cubo (0,76 per le centraline di background urbano, 1,08 per le centraline da traffico, 0,49 per le centraline industriali e 0,36 per le centraline di background rurale);
- per quanto riguarda l'ozono -concentrazioni massime per 8 ore giornaliere in eccesso di 35 ppb (SOMO35) -, tra il 2009 e il 2018 su 174 centraline si registrava una diminuzione di 19 (un aumento di 13 per le centraline di background urbano, una diminuzione di 232 per le centraline da traffico, di 245 per le centraline industriali e di 44 per centraline di background rurale);
- nello stesso rapporto è stato valutato l'impatto del lockdown di marzo-aprile 2020 su alcune città italiane con una diminuzione marcata di NO₂ e di gran lunga inferiore per PM10 e PM2.5; la

fig.2.2, che illustra i dati del satellite TROPOMI tra il 15 marzo e il 30 aprile 2020, stima una riduzione di NO₂ del 54% a Milano, del 47% a Torino, del 39% a Roma e Genova, del 36 % per Napoli, una riduzione tra il 30 e il 45% a Firenze, Bari e Catania, mentre a Palermo una riduzione inferiore al 15%;

- nel rapporto è ben documentata la diminuzione degli effetti sanitari causati in Italia dall'inquinamento atmosferico, specificamente da PM_{2.5}, da NO₂ e da Ozono;
- le morti premature attribuibili a PM_{2.5} in Italia sono diminuite da 60.900 nel 2009 a 52.300 nel 2018, corrispondenti alla diminuzione della concentrazione media di PM_{2.5} da 19.2 a 15.5 microgrammi/metro cubo;
- analogamente gli anni di vita persi (YLL) attribuibili a PM_{2.5} sono diminuiti da 663.300 a 556.700;
- Le morti premature attribuibili a NO₂ in Italia sono diminuite da 27.800 nel 2009 a 10.400 nel 2018, corrispondenti alla diminuzione della concentrazione media di NO₂ da 28.6 a 20.1 microgrammi/metro cubo;
- Analogamente gli anni di vita persi (YLL) attribuibili a NO₂ sono diminuiti da 302.800 nel 2009 a 110.400 nel 2018;
- Le morti premature attribuibili all'Ozono in Italia sono diminuite da 3.100 nel 2009 a 3.000 nel 2018, corrispondenti alla diminuzione dell'indicatore di esposizione ad Ozono (SOMO35) da 6.908 a 6.490;
- Analogamente gli anni di vita persi (YLL) attribuibili all'Ozono sono diminuiti da 35.000 nel 2009 a 33.500 nel 2018.

VALUTATO che i risultati dell'istruttoria condotta hanno evidenziato che:

Con riferimento alle caratteristiche del Programma

Dal punto di vista metodologico:

- **Il livello di aggregazione dei dati (nazionale)**, non consente un'opportuna definizione spaziale di sorgenti e fenomeni. Detta aggregazione sia per gli scenari emissivi che per la valutazione delle concentrazioni in atmosfera non fa emergere opportunamente la disomogeneità delle criticità, che necessitano di azioni di tipo sito specifico da acuire in particolari territori;
- **La limitata risoluzione spaziale nell'azione**, rischia di produrre il raggiungimento di un risultato mediamente accettabile, che non consente di traguardare l'obiettivo di risanamento che porta al rispetto del limite. La combustione di biomasse per il riscaldamento domestico, per esempio, a cui si associa la maggior produzione di PM_{2.5}, è certamente diffusa sul territorio italiano, ma se il programma analizzasse gli scenari emissivi su scala regionale si potrebbe verificare che tale emissione si concentra particolarmente nelle valli alpine e appenniniche e in pianura padana, in assoluto problematiche per la dispersione degli inquinanti in atmosfera. In altre aree del paese invece elevate concentrazioni di PM_{2.5} non sono prodotte da questo fenomeno, ma da emissioni industriali o urbane di carattere locale che ugualmente vanno affrontate con interventi sito specifici per ridurre la criticità;

- La stessa considerazione viene espressa per la criticità legata dell'ammoniaca, che non riguarda nello stesso modo tutte le aree del paese sia per segregazione delle emissioni (di nuovo di gran lunga maggiori in pianura padana) che per il suo contributo al particolato secondario. Le stesse considerazioni si possono riferire, più in generale, al particolato atmosferico che nelle diverse aree del territorio ha caratteristiche differenti (chimiche e granulometriche, quindi di tossicità), perché prodotto da sorgenti differenti. Nell'analisi dei fenomeni, che riguardano meno la pianura padana, non si considerano il trasporto transfrontaliero sia da sud (saharan dust) che da nord est che contribuiscono significativamente alle concentrazioni di PM nelle regioni meridionali, smussandone la stagionalità caratteristica osservabile nella pianura padana;
- **La disomogeneità meteorologica ed emissiva** più volte citata nei due documenti (ben esposta per esempio nel paragrafo 'Clima e qualità dell'aria'), e causa delle criticità descritte, non trova riscontro in azioni opportunamente focalizzate su fenomeni a corto raggio come quelli prodotti dalle emissioni in ambito urbano e, in taluni casi, da quelle industriali. Il rischio è che le criticità della pianura padana, le sole a cui si associano interventi strutturati di mitigazione, vengano affrontate con iniziative diluite su tutto il territorio che si potranno rivelare inefficaci al punto da non garantire i risultati attesi. Di contro altre criticità sito specifiche, non affrontate con interventi ad hoc, possano permanere e non determinare l'auspicato contenimento delle concentrazioni di inquinanti in atmosfera;
- In sostanza, per quanto avanti rappresentato, **appare opportuno, che nelle aree critiche come quelle della pianura padana si propongano azioni più drastiche che riguardino trasversalmente tutte le sorgenti di emissione anche quelle considerate meno rilevanti al fine di ridurre in assoluto i carichi critici che interessano detti territori.** Tale più drastica indicazione, infatti, risulta molto rilevante nelle policy di sviluppo economico per meglio orientare l'opportuna pianificazione e collocazione degli insediamenti produttivi. Un messaggio più diluito potrebbe portare ad un incremento dei carichi di inquinamento da parte di quei settori industriali considerati meno rilevanti nel determinare la criticità. Mentre dovrebbe passare il messaggio, anche culturale, che nelle aree critiche non si può consentire alcun incremento delle emissioni in atmosfera che anzi dovrebbero essere ridotte anche per i settori che presentano un contributo massivamente minore e che necessitano comunque di convertirsi nella direzione di processi più sostenibili;
- **Lo studio dei fenomeni di inquinamento** appare molto sfumata nei due documenti dove l'obiettivo di riduzione degli impatti dell'inquinamento atmosferico sulla popolazione, prioritario per l'UE, viene confinato alla sola riduzione massiccia delle emissioni;
- **Si rileva la mancanza di una specifica definizione circa la modalità e gli strumenti di pianificazione con cui si darà attuazione alla strategia delineata dal Programma,** verso cui comunque nei testi si rimanda, per un'ulteriore definizione e articolazione degli obiettivi ambientali e delle azioni individuate (a titolo esemplificativo cfr. pag.13 SNT). Tale aspetto non offre chiarezza circa l'individuazione del contesto nel quale avverrà la puntuale definizione delle misure genericamente individuate;
- Nel Programma, nonostante le aree protette e l'incremento delle aree verdi possano dare un contributo sostanziale all'implementazione dello stesso, **non sono presenti riferimenti a politiche e norme che leghino il tema della salvaguardia e conservazione quantitativa e qualitativa del patrimonio forestale con quelli del consumo di suolo, delle infrastrutture verdi, dei servizi ecosistemici** che le foreste sono in grado di fornire, fra i quali, anche quello della mitigazione degli effetti dell'inquinamento atmosferico;

- Il Programma **non tratta in maniera esaustiva il settore della gestione dei rifiuti**, non valutandone il contributo alle emissioni sia inquinanti che climalteranti.

RISPETTO AI DIVERSI SETTORI:

PRODUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA

- Il Programma si concentra sugli usi finali dell'energia e le politiche e misure incluse hanno lo scopo di garantire la necessaria sinergia con quanto contenuto nella Strategia Energetica Nazionale e nella bozza di Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima trasmessa alla Commissione europea il 28 Dicembre 2018;
- Il Programma, giustificando la misura con motivazioni legate alla sicurezza della rete, prevede di accompagnare il phase out del carbone con un piano di riconversione a gas metano che andrebbe rivalutato in ottica di una riconversione basata sulle fonti rinnovabili e sull'accumulo;
- Il Programma prevede misure già esistenti, ad esempio quella relativa all'obbligo di una quota di fotovoltaico negli edifici.

INDUSTRIA MANIFATTURIERA E COSTRUZIONI

- Il Programma nazionale non contiene misure specificatamente volte al contenimento delle emissioni di questo settore. Questa esclusione è giustificata con la contrazione che in anni recenti le emissioni di questo settore hanno subito grazie al calo della produzione, all'efficientamento dei processi, all'utilizzo di gas metano e all'efficacia delle norme ambientali sia di origine comunitaria che nazionali;
- Nel Rapporto Ambientale sono comunque riportati alcuni indicatori che si ritengono utili al monitoraggio dell'evoluzione del settore se si dovessero rendere necessari degli interventi di ulteriore riduzione delle emissioni relativamente a:
 - ✓ Totale settore industria e costruzioni (inclusi i processi non energetici)
 - ✓ Minerali non metalliferi
 - ✓ Industria siderurgica (incluse cokerie)
- Le attività produttive, anche se non individuate come prioritarie dall'istruttoria tecnica che ha portato alla selezione delle misure di riduzione, contribuiscono comunque in modo non trascurabile alle emissioni degli inquinanti considerati, in particolar modo di SO₂ e COVNM, importanti precursori di particolato secondario e/o ozono.

RESIDENZIALE E TERZIARIO

Termico

- Il Programma include misure esclusivamente legate alla produzione e consumo di energia termica negli edifici prevedendo obblighi ed introduzione di requisiti prestazionali relativi all'utilizzo di fonti rinnovabili negli edifici, al teleriscaldamento e agli impianti a biomasse;
- Il Programma, pur rilevando che il consumo di biomassa attuale fa del settore civile il principale responsabile delle emissioni di PM_{2,5}, prevede l'attuazione delle politiche specificatamente

dirette al rinnovo tecnologico degli apparecchi mantenendo costanti i consumi di biomassa, quindi non intervenendo a monte sulla riduzione di tale consumo;

- Il Programma prevede misure già esistenti, ad esempio quella relativa all'introduzione dell'obbligo di integrazione di fonti rinnovabili ad eccezione delle biomasse negli edifici nuovi o sottoposti a ristrutturazioni rilevanti;
- La misura relativa al rafforzamento degli standard minimi per l'edilizia, è in realtà già stato recepita e non prevede misure innovative o ulteriori.

Residenziale

- Il Programma, relativamente al residenziale, include essenzialmente una rivisitazione degli esistenti standard minimi per l'edilizia, l'incentivazione fiscale di ristrutturazioni edilizie volte alla riqualificazione del parco immobiliare, la generica promozione di tecnologie a bassa emissione e ad alta efficienza ed interventi volti ad aumentare la consapevolezza dei consumatori;
- Il Programma non menziona il recepimento delle direttive europee in tema di autoconsumo da fonti rinnovabili e comunità energetiche.

Terziario

- Il Programma, nel settore terziario, include misure generiche di premialità, regolamentazione e contabilizzazione allo scopo di favorire la riqualificazione energetica del parco immobiliare pubblico, oltre ad inserire misure volte ad incentivare il cambiamento comportamentale nel terziario;
- Il Programma non prevede obiettivi annuali di riqualificazione e anche dei parametri minimi di qualità da raggiungere al fine di non solo ridurre le emissioni del settore in modo significativo, ma anche ridurre le spese energetiche delle famiglie a basso reddito.

TRASPORTI

- Le azioni del Programma sono volte a garantire una riduzione dell'impatto sulla qualità dell'aria promuovendo l'utilizzo di carburanti a minori emissioni in tutti gli ambiti di trasporto, incentivando l'elettrificazione del trasporto privato, spostando quote di passeggeri e merci su ferro e incrementando le merci trasportate via mare;
- Il Programma proposto non si discosta sostanzialmente dal Piano Nazionale per l'Energia e il Clima (PNIEC) riproponendo le indicazioni del PNIEC stesso, introducendo solo azioni aggiuntive qualora lo stesso PNIEC dovesse dimostrarsi insufficiente ad una verifica delle concentrazioni in atmosfera dei soli inquinanti previsti dalla direttiva NEC. Il Programma prende in considerazione le varie tipologie di trasporto, ma si basa esclusivamente sulla modalità di trasporto su gomma, che pur essendo la maggior produttrice di emissioni in atmosfera, non può essere esaminata in maniera avulsa dalle altre modalità di trasporto;
- Le azioni inserite nel Programma vengono descritte a livello qualitativo, proponendo ipotesi di possibili settori su cui operare, senza spesso entrare nel merito delle stesse ipotesi con indicazione dei comportamenti e delle iniziative da avviare e da porre in essere anche a livello legislativo, di governo e finanziario.
- Un aspetto non considerato nel Programma, ma che invece è di particolare importanza per il settore dei trasporti, che vede fortemente coinvolta in maniera attiva la popolazione che

usufruisce ed utilizza i sistemi di trasporto, è quello della sensibilizzazione, dell'educazione, dell'informazione e della partecipazione del pubblico, che non sembra coinvolto nell'attuazione delle azioni previste del Programma stesso. Senza il contributo degli utenti dei mezzi di trasporto e della popolazione, infatti, non risulta possibile pervenire alla maggior parte degli obiettivi che il Programma si propone.

- Il programma, pur prevedendo in entrambi gli scenari WM e WAM una crescita dei consumi di gasolio e metano per il trasporto su strada (Figura 28 Programma), appare focalizzato principalmente sulla riduzione delle emissioni specifiche da trasporto, incentrandosi sul fuel-switch e sull'intermodalità, piuttosto che sulla riduzione dei consumi attraverso misure che limitino gli spostamenti con il mezzo privato, incentivando ad esempio lo smart working e il TPL;
- Il programma, pur avendo l'istruttoria tecnica preliminare alla redazione del programma individuato anche nel trasporto marittimo uno dei settori per cui sono possibili delle riduzioni delle emissioni di alcuni inquinanti come è evidenziato anche dalle mappe di concentrazione dello scenario al 2030 - tra le misure dedicate al settore dei trasporti marittimi include solamente "l'attuazione di misure di promozione dell'uso dei biocarburanti nel settore avio e marittimo" (misura T0) e "la promozione del trasporto marittimo a GNL" (misura T6);
- Il settore marittimo, relativamente a navi cargo, navi da crociera, traghetti, ro-ro ferries e navi veloci, è **causa di emissioni** di ossidi di zolfo, particolato ultrafine, Idrocarburi policiclici aromatici (IPA), metalli (As, Cd, Cr, Mn, Cd, Pb, Cu, V) e carbon black. È dimostrato da Studi nazionali ed internazionali che il settore marittimo determina ricadute che, come dimostrato interessano non solo le zone in prossimità dei porti. ARPA Emilia-Romagna, in una informativa del 18/01/2019 (Regione Emilia-Romagna DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 8 FEBBRAIO 2010, N. 428 Approvazione del progetto denominato "Supersito" per la realizzazione di un sistema di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico e dei relativi effetti sulla salute della popolazione.) rivela che dall'analisi chimica delle polveri in aria (PM_{2,5}) rilevate nelle stazioni di monitoraggio di Bologna, Parma, San Pietro Capofiume (Bologna) e Rimini emergerebbe l'influenza delle emissioni in atmosfera delle navi che solcano i mari adiacenti alle coste italiane. ARPA Liguria, in accordo con la Capitaneria di Porto, effettua misure dirette a camino di emissioni navali già dal 2013, permettendo di avere dati effettivi, e non solo stimati, in uscita dai camini delle navi. Nel 2011, Regione Liguria ha pubblicato un report secondo il quale, sia per quanto riguarda la produzione degli ossidi di azoto (NO_x) sia per i particolati (PM₁₀ e PM_{2,5}), le attività portuali risultano di gran lunga le principali fonti emmissive, con una incidenza rispettivamente del 75% e 65% sui totali registrati in città. Nel 2013 sono stati pubblicati i risultati del progetto APICE (<http://www.apice-project.eu/>) "Strategia comune del Mediterraneo per l'attuazione di Azioni concrete a livello locale per la mitigazione delle Emissioni nei Porti, nelle Industrie e nelle Città", uno studio europeo che ha messo a sistema i dati rilevati alle principali aree portuali del Mediterraneo (Genova, Venezia, Marsiglia, Barcellona e Salonicco), che ha permesso di avere un quadro di insieme dell'impatto, delle tendenze di sviluppo e delle criticità delle attività marittime sull'ambiente (http://www.apiceproject.eu/img_web/pagine/files/Publication/Final%20Publication.pdf). A livello internazionale, i risultati dello studio "One corporation to pollute them all. Luxury cruise air emissions in Europe", 2019, prodotto dalla European Federation for Transport and Environment AISBL, riferito all'anno 2017, mettono in risalto la criticità delle emissioni delle navi da crociera ed in particolare gli Ossidi di Zolfo rispetto al trasporto su strada;

- L'intero comparto presenta peraltro molti fronti, assai ampi margini e variegata modalità di possibili interventi di riqualificazione con notevoli benefici sulla componente 'aria':
 - ✓ profonde innovazioni sui carburanti (sui quali in pochi anni si sta assistendo all'arrivo, concreto e persino massiccio, di gasoli e gas puliti, concretizzando la possibilità di eliminare quasi del tutto lo zolfo);
 - ✓ risorse logistiche innovative ma già implementabili in tutta sicurezza ed efficaci (quali la fornitura di corrente elettrica da linea di banchina anziché da inefficiente autoproduzione di bordo);
 - ✓ esperienze positive di approcci regolamentari multilaterali e d'area vasta, quali le vaste Aree marine internazionali di Controllo delle Emissioni, non solo di zolfo ma anche di ossidi di azoto (rispettivamente aree SECA e NECA) con le quali si può incidere sulla totalità dei traffici navale che le transitano;
 - ✓ notevoli avanzamenti tecnologici (non solo in laboratorio ma ormai già anche in cantiere) sull'apparati propulsivi, dai quali si possono conseguire risultati di efficienza energetica e di disinquinamento alla fonte e/o in retrofit;
 - ✓ parallelamente a questi, una ormai notevole esperienza e capacità, tecnica e giuridico-amministrativa, degli apparati tecnico-amministrativi pubblici di implementare e gestire strumenti regolativi, dispositivi tecnici e apparati di monitoraggio e vigilanza in tempo reale a terra e in mare (e dall'alto) capaci di applicarsi in modo integrato, omogeneo, simultaneo ancorché multilaterale e a grande distanza;
 - ✓ un diffuso orientamento favorevole verso tali innovazioni e riqualificazioni, anche laddove costose, della gran parte non solo dell'opinione pubblica 'inquinata' ma anche degli operatori imprenditori del comparto e delle corrispettive autorità pubbliche, che dopo decenni di stasi e di crescente arretratezza e degrado ambientale del comparto, vede positivamente e anzi promuove e sollecita, Ciò presumibilmente anche per la circostanza che, a fronte di una ancora larghissima arretratezza tecnica, tali interventi determinano una tale salto di qualità da risultare assai efficienti e redditizi (ad esempio, l'introduzione dell'area SECA su tutto il Mediterraneo, renderebbe, già nei soli benefici monetizzabili, dalle 6 (per l'anno 2030) alle 12 volte (per l'anno 2050) (Final Report - Annexes The potential for cost-effective air emission reductions from international shipping through designation of further Emission Control Areas in EU waters with focus on the Mediterranean Sea, IIASA (for Commission UE), 2018));
- In tale ampia possibilità e urgenza di interventi di promozione e incentivi per l'innovazione, si rileva come unico fattore di potenziale notevole criticità la localizzazione in prossimità di zone insediate dei depositi costieri di GNL (e analogamente del transito e degli ormeggi per carico/scarico delle navi gasiere);
- La **tecnologia cold ironing** consiste nel dotare le banchine di un sistema di fornitura elettrica in grado di alimentare tutti i servizi delle navi da crociera durante le loro soste nei porti. Lo spegnimento dei motori ausiliari delle navi durante il periodo di sosta comporta un efficace abbattimento delle emissioni inquinanti atmosferiche e acustiche, con grandi benefici soprattutto per quelle città i cui porti fanno parte del tessuto urbano. Studi sui vantaggi ambientali derivanti dall'impiego delle tecnologie cold ironing mettono in risalto la riduzione delle emissioni in atmosfera di oltre il 30% di CO₂, l'abbattimento di circa il 90% di SO_x, NO_x e PM. In particolare,

uno studio (Key factors and barriers to the adoption of cold ironing in Europe. Claudio Ferrari, 2011) sull'adozione del cold ironing in Europa ha mostrato che in 10 ore di sosta di una nave da crociera in una banchina elettrificata, si ottiene una riduzione delle sue emissioni in atmosfera da 72,2 a 50,1 tonnellate di CO₂, da 1,47 a 0,004 tonnellate di ossido di azoto N₂O e da 1,23 a 0,04 tonnellate di ossido di zolfo. La Direttiva Europea “sulla realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi” – DAFI 2014/94/EU – prevede, al punto 5, l’installazione entro il 2025 delle forniture elettriche lungo le coste, dando priorità ai porti delle Rete TEN-T “a meno che non vi sia alcuna domanda e i costi siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici ambientali”;

- L’esame dettagliato delle azioni proposte, in relazione all’obbligo di utilizzo di biocarburanti ed altre fonti energetiche rinnovabili evidenzia la predisposizione e l’emanazione del decreto legislativo di recepimento della Direttiva Energie Rinnovabili RED 2 sulla promozione dell’uso dell’energia da fonti rinnovabili e conseguenti decreti interministeriali di aggiornamento dei decreti vigenti di settore. Tale azione mira in particolare a:
 - ✓ aggiornare le quote obbligatorie di immissione in consumo fino al 2030 dei biocarburanti normali ed avanzati;
 - ✓ introdurre target differenziati per benzina, diesel e eventualmente metano;
 - ✓ introdurre l'idrogeno da fonti rinnovabili ed eventualmente i combustibili da carbonio riciclato nell'elenco dei biocarburanti e carburanti utilizzabili ai fini dell'obbligo;
 - ✓ prevedere il raccordo con il data base europeo di monitoraggio della sostenibilità;
 - ✓ aggiornare i moltiplicatori da utilizzare ai fini del calcolo del target;
 - ✓ individuare le percentuali massime di utilizzo dei biocarburanti di prima generazione.

- Per quanto attiene al **potenziamento del Trasporto Pubblico Locale (TPL)**, alla riduzione del fabbisogno di mobilità privata, che prevede anche il rinnovo del parco autobus finalizzati soprattutto alla riduzione complessiva del numero di veicoli privati circolanti, e alla promozione del cambiamento modale, è **previsto un Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile che includa:**
 - ✓ cura del ferro in ambito urbano, con la realizzazione e il completamento delle reti metropolitane e tranviarie e, in ambito nazionale, attraverso il continuo sviluppo della rete ferroviaria e l’integrazione dei nodi logistici con la rete ferroviaria di trasporto merci; informazioni in tempo reale su localizzazione dei mezzi pubblici, sul traffico e sui tempi di percorrenza. Tale azione comporta comunque anche il reperimento di ingenti risorse finanziarie per la realizzazione delle strutture necessarie e la necessità di velocizzazione dei processi autorizzativi e costruttivi delle infrastrutture dei trasporti su ferro;
 - ✓ agevolazioni fiscali per l’utilizzo del mezzo pubblico attraverso la legge di stabilità 2018;
 - ✓ miglioramento dell’accessibilità, sicurezza e riconoscibilità delle fermate del trasporto pubblico, promuovendo anche l’integrazione con altre forme di servizio social, quali info point o rete Wi-Fi. Anche per tale azione è necessario prevedere l’emanazione di risorse legislative e di strumenti di erogazione finanziaria per poter sostenere i costi per

le società di gestione del Trasporto Pubblico Locale, notoriamente in profonda difficoltà economica;

- ✓ promozione della mobilità condivisa (bike, car e moto sharing a basse o zero emissioni), attraverso le azioni di pubblicizzazione e diffusione delle diverse iniziative poste in essere, necessarie per la massima partecipazione da parte del pubblico, per assicurare l'efficacia delle iniziative stesse;
 - ✓ integrazione tra i servizi di mobilità sostenibile (quali strutture di sosta per i velocipedi o servizi di car e bike sharing in prossimità delle fermate del trasporto pubblico) e parcheggi di interscambio. Anche tale azione necessita di un programma di informazione e soprattutto di sensibilizzazione all'utilizzo di tali servizi e soprattutto ad un corretto e rispettoso dei mezzi condivisi e messi a disposizione;
 - ✓ promozione della mobilità a piedi, anche questa guidata da una corretta sensibilizzazione mediatica al pubblico, anche sugli effetti sulla salute di tale comportamento;
 - ✓ integrazione del trasporto pubblico nei progetti di riqualificazione urbana, da attuare attraverso un maggior coinvolgimento ed una più ampia partecipazione alla problematica della qualità dell'aria dei decisori pubblici;
 - ✓ ottimizzazione della regolazione dei sistemi semaforici attraverso il ricorso ad onde verdi, impianti semaforici "intelligenti" ed impianti regolati automaticamente dal traffico. Una tale azione comporta la necessità di aggiornamento ed adeguamento e di sincronizzazione degli impianti semaforici, che comporta un notevole impegno, soprattutto finanziario, da parte dei gestori delle infrastrutture stradali, principalmente i comuni. Essa dovrà essere quindi guidata da una idonea azione legislativa e finanziaria, soprattutto diretta ai comuni;
 - ✓ smart parking attraverso il massiccio ricorso a strumenti informatici;
 - ✓ promozione degli strumenti di smart working, anche attraverso la previsione di una azione normativa in merito a tale modalità lavorativa per incrementarne in maniera significativa la diffusione.
- **La maggior diffusione di veicoli elettrici puri** da attuare attraverso la loro promozione soprattutto per la mobilità urbana privata, contribuirà anche a migliorare l'integrazione della produzione da rinnovabili elettriche. Il Programma presentato prevede, come misura aggiuntiva, il raggiungimento dell'obiettivo dei cinque milioni di macchine elettriche, senza indicare però misure alternative in caso di mancato raggiungimento di tale traguardo e soprattutto non fornisce indicazioni sulle modalità e le incentivazioni da mettere in atto attraverso le quali pervenire ad un tale risultato. Analogo discorso è estendibile ai veicoli ibridi elettrici plug-in PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle), per i quali, analogamente a quanto necessario per i veicoli elettrici puri, è indispensabile pianificare, oltre ad una maggiore informazione e coinvolgimento del pubblico all'impiego di tali tipologie di veicoli, una azione legislativa nei confronti delle case produttrici di veicoli elettrici ed ibridi, che incentivi e promuova la produzione e la diffusione di tali tipologie di veicoli. Per tale aspetto, infine, il Programma non sembra tener conto dell'impatto che il ricorso ad un numero elevato di auto elettriche ha sulla necessità di incremento della produzione di energia elettrica per alimentare i veicoli elettrici ed in definitiva sulla qualità dell'aria in aree differenti da quelle urbane e dell'impatto ambientale legato alla manutenzione, della necessità

dello smaltimento delle batterie esauste, nonché della distribuzione sul territorio delle postazioni di ricarica e delle conseguenti ripercussioni sulla rete di distribuzione dell'energia elettrica e delle potenze elettriche necessarie anche a livello condominiale;

- Anche **per la diffusione dei veicoli meno inquinanti**, attuata attraverso l'utilizzo di veicoli più efficienti e a minore emissioni necessita, come indicato dal Programma, per la revisione graduale dei sistemi fiscali sul trasporto (tassa immatricolazione, tassa di possesso, imposte sui carburanti, etc.), per la valorizzazione e il rafforzamento delle iniziative di regolamentazione locale (quali le limitazioni alla circolazione dei veicoli inquinanti nelle aree urbane, accesso libero dei veicoli a combustibili alternativi ed in particolare elettrici alle zone a traffico limitato, limiti di velocità, corsie preferenziali e parcheggi dedicati per veicoli a zero emissioni), il Programma non indica precise azioni normative e comportamentali attraverso le quali gli Organi legislativi ed quelli di governo debbano agire in coerenza del Programma;

AGRICOLTURA

- Il Programma riporta come l'**ammoniaca** sia l'unico inquinante *“per il quale l'andamento non è orientato verso la riduzione decisa delle emissioni, essendo soggetto anche a fluttuazioni interannuali. La gran parte delle emissioni proviene dal settore agricolo sul quale è necessario intervenire in modo da garantire una riduzione più decisa sia nell'uso dei fertilizzanti sia negli allevamenti.”*
- Il Programma, in riferimento al settore agricoltura, prevede misure obbligatorie individuate al fine di raggiungere, a livello nazionale, l'obiettivo di riduzione del 16% delle emissioni di ammoniaca **esclusivamente legate alla riduzione delle emissioni di ammoniaca e relative all'incorporazione dei fertilizzanti, allo spandimento materiali palabili e non palabili, all'incorporazione del liquame e al divieto di nuove lagune.**
- Le misure riportate nel Programma sono state concordate con il Ministero delle politiche agricole alimentari forestali e del turismo (MIPAAFT) e sono relative alla maggiore diffusione di buone pratiche agricole. Le indicazioni fornite dal MIPAAFT sono contenute nel “Codice nazionale indicativo di buone pratiche agricole per il controllo delle emissioni di ammoniaca”.
- In riferimento alla riduzione attesa delle emissioni di ammoniaca per il raggiungimento dell'obiettivo stabilito per l'Italia dalla direttiva NEC, il Programma ha scelto di introdurre uno strumento aggiuntivo, finalizzato a stimolare un maggiore coinvolgimento delle Amministrazioni regionali proponendo una suddivisione del target nazionale assegnando un obiettivo parziale di riduzione a ciascuna Regione (“burden sharing” regionale per le emissioni di ammoniaca).
- Il Programma elenca inoltre, nell'Allegato al Programma, ulteriori misure facoltative che potranno essere adottate per raggiungere riduzioni aggiuntive delle emissioni o in alternativa alle misure obbligatorie qualora esse non siano realizzabili o risultino di difficile realizzazione dal punto di vista tecnico ed economico. Il Programma indica genericamente che tali misure facoltative potranno essere adottate purché gli interventi scelti garantiscano, complessivamente, una riduzione delle emissioni equivalente o superiore a quella ottenibile tramite l'applicazione delle misure obbligatorie e che, qualora le misure facoltative utilizzate appartengano ad una fase produttiva aziendale diversa da quella individuata per la misura obbligatoria, l'equivalenza della riduzione delle emissioni dovrà risultare dal bilancio dell'azoto aziendale.

- Il Programma, in riferimento alle misure facoltative, **non esplicita quali siano le modalità applicative, né la procedura di autorizzazione dell'utilizzo della misura facoltativa in alternativa a quella obbligatoria**, nonché entro quali limiti e condizioni debba essere dimostrata la “difficile realizzazione dal punto di vista tecnico ed economico”. Inoltre, il programma non specifica quali delle misure obbligatorie non siano derogabili, mentre quali siano quelle sostituibili con le misure facoltative e non indica come applicare il metodo del bilancio di azoto a giustificazione della sostituzione di misura obbligatoria con misure facoltative.
- **Le misure previste dal Programma non includono misure aggiuntive** rispetto a quanto già da tempo previsto dalle norme regionali, oltre che dalle “Buone condizioni agricole e ambientali” GAEC), che, in alcuni casi e per alcune Regioni sono presenti anche in forme anche più restrittive.
- Il Programma, nel definire le pratiche agricole obbligatorie, **non tiene conto delle migliori pratiche di gestione ambientale BEMP** (Best Environmental management practices) di cui alla Decisione (UE) 2018/813 della Commissione del 14 maggio 2018 relativa al documento di riferimento settoriale sulle migliori pratiche di gestione ambientale, sugli indicatori di prestazione ambientale settoriale e sugli esempi di eccellenza per il settore dell'agricoltura).
- **In riferimento ai fertilizzanti** il Programma, come misura di riduzione delle emissioni di ammoniaca, prevede solamente l'incorporazione dei fertilizzanti a base di Urea. Le BEMP consistono di ottenere riduzioni superiori di emissioni di ammoniaca attraverso le seguenti migliori pratiche:
 1. Bilancio dei nutrienti a livello di campo, assicurando che sia soddisfatto il fabbisogno di nutrienti delle colture, senza al tempo stesso utilizzare un eccesso di nutrienti, attraverso il bilancio dei nutrienti a livello di campo (Capitolo 3.3.1 Decisione 2018/813).
 2. Rotazione delle colture per un efficiente ciclo dei nutrienti, ottimizzazione del ciclo dell'azoto incorporando le leguminose nei cicli di rotazione delle colture. Le leguminose ottimizzano l'apporto di azoto tramite la fissazione biologica di tale sostanza e ne massimizzano il trasferimento alle colture successive con perdite minime dovute alla lisciviazione (Capitolo 3.3.2 Decisione 2018/813).
 3. Applicazione di precisione dei nutrienti, attraverso la sincronizzazione degli effluenti di allevamento e dei fertilizzanti in modo che coincidano con il fabbisogno delle colture, ripartire le applicazioni al fine di massimizzare l'assorbimento dei nutrienti e prevenire le perdite, utilizzare sistemi di guida GPS per un'applicazione di precisione dei nutrienti (NPK), applicare direttamente i nutrienti alle sementi (Capitolo 3.3.3 Decisione 2018/813).
 4. Scelta di fertilizzanti sintetici a basso impatto ambientale. La fabbricazione di azoto minerale richiede grandi quantità di energia e dà luogo a considerevoli emissioni di gas a effetto serra, a seconda del tipo di composti, dell'efficienza degli impianti di produzione e delle tecniche di abbattimento del protossido di azoto (N₂O) applicate. In caso di utilizzo di fertilizzanti sintetici a base di nitrati, la BEMP consiste nello scegliere i prodotti con una impronta di carbonio inferiore documentata (Studio Life Cycle Assessment certificato). Inoltre, quando risulti necessario utilizzare fertilizzanti a base di urea, la BEMP consiste nello scegliere i prodotti con granuli rivestiti di un inibitore della nitrificazione. L'inibitore della nitrificazione rallenta la velocità dell'idrolisi dell'urea in ammonio e ammoniaca. Inoltre, consente di rendere disponibile una quantità precisa di azoto per le colture rallentando la

produzione di nitrati a un tasso più vicino a quello di assorbimento delle colture (Capitolo 3.3.4 Decisione 2018/813).

- **In riferimento ai liquami e allo spandimento**, il Programma, **come misura di riduzione delle emissioni di ammoniaca**, prevede solamente il divieto di distribuzione della frazione liquida con attrezzature in pressione solo su terreni con pendenza minore del 15% e misure di incorporazione del liquame e del solido. Le BEMP consistono di ottenere riduzioni superiori di emissioni di ammoniaca attraverso le seguenti migliori pratiche:
 1. Bilancio dei nutrienti nelle aziende zootecniche. La BEMP consiste nel monitorare i flussi di nutrienti a livello aziendale e ottimizzare il surplus tenendo conto di tutti i nutrienti in entrata (azoto (N), fosforo (P) e potassio (K)) e in uscita, ossia quelli esportati nei prodotti animali e calcolando il surplus e l'efficienza d'uso (NUE) a livello di azienda. La NUE calcolata a livello aziendale consente di mettere a confronto i sistemi zootecnici in base all'efficienza complessiva di produzione (Capitolo 3.6.2 Decisione 2018/813).
 2. Riduzione per via alimentare dell'azoto escreto. La BEMP consiste nel ridurre l'escrezione di azoto attuando misure nutrizionali, tra cui l'uso di erba ad alto tenore zuccherino e/o insilato di mais per i ruminanti, alimentazione a fasi, uso di mangimi ipoproteici (Capitolo 3.6.3 Decisione 2018/813).
 3. Gestione degli effluenti di allevamento, tramite ricovero zootecnico efficiente: ridurre al minimo la superficie sporcata dagli effluenti, mantenere al minimo la temperatura e la velocità della ventilazione sopra gli effluenti e/o le superfici sporche di deiezioni; evitare aperture in corrispondenza della direzione da cui soffia prevalentemente il vento, tenere pulite e asciutte tutte le aree interne ed esterne del ricovero zootecnico, eliminare rapidamente le deiezioni, nei sistemi confinati di grandi dimensioni, eliminare le emissioni di ammoniaca dall'aria esausta utilizzando liquidi di lavaggio acidi o filtri irroranti biologici (Capitolo 3.7.1 Decisione 2018/813).
 4. Digestione anaerobica- La BEMP consiste nel trattare i liquami e il letame in un sistema di digestione anaerobica in loco o in un vicino impianto di digestione anaerobica per produrre biogas che può essere catturato e utilizzato per la generazione di calore ed energia elettrica o trasformato in biometano, in sostituzione dei carburanti fossili. La digestione anaerobica converte inoltre l'azoto organico in forme più facilmente assorbibili dalle piante, aumentando in tal modo il valore dei liquami e del letame come sostituti dei fertilizzanti (Capitolo 3.7.2 Decisione 2018/813).
 5. Separazione dei liquami/digestato. La BEMP consiste nel separare i liquami prodotti in loco o il digestato derivante dalla digestione anaerobica in loco per ottenere una frazione solida e una liquida prima dello stoccaggio e dell'applicazione sui terreni agricoli. La separazione consente di gestire con più precisione i nutrienti contenuti nei liquami/nel digestato, perché l'azoto è presente in quantità superiore nella frazione liquida e il fosforo nella frazione solida (Capitolo 3.7.3 Decisione 2018/813).
 6. Sistemi adeguati di trattamento dei liquami e di stoccaggio dei liquami o del digestato e degli effluenti solidi. **Se non è possibile praticare la digestione anaerobica dei liquami**, la BEMP consiste nell'impiegare tecniche che riducono le emissioni di ammoniaca (NH₃) e, nel contempo, preservano l'alto valore nutritivo del letame, in vista della loro applicazione su terreni agricoli, tra cui **l'acidificazione dei liquami, il raffreddamento dei liquami, l'utilizzo di sistemi adeguati di stoccaggio dei liquami**. Relativamente agli effluenti solidi,

La BEMP consiste nel compostare o nello stoccare per lotti tutte le frazioni solide provenienti dai sistemi di gestione degli effluenti di allevamento (Capitolo 3.7.4, 3.7.5 Decisione 2018/813).

7. Applicazione dei liquami per iniezione e interrimento del letame. Le emissioni di ammoniaca dal suolo si verificano immediatamente dopo l'applicazione dei liquami o del letame, e possono **essere in larga misura evitate iniettando i liquami sotto la superficie del terreno o interrando il letame mediante aratura con inversione degli strati o altre tecniche**. La BEMP consiste pertanto: nell'iniettare superficialmente i liquami vicino alle radici, riducendo le perdite di azoto dovute alla volatilizzazione dell'ammoniaca e ottimizzando la localizzazione dei nutrienti apportati alle colture; nell'interrare gli effluenti solidi nei seminativi il più presto possibile dopo lo spandimento; i migliori risultati in termini di abbattimento delle emissioni di ammoniaca si hanno interrando immediatamente gli effluenti mediante aratura con inversione degli strati; si ottengono tuttavia buoni risultati anche con l'interramento senza inversione e l'interramento posticipato (ad esempio, dopo 4-24 ore dallo spandimento).

ECOSISTEMI

L'articolo 9 comma 1 della Direttiva NEC ribadisce la necessità che gli Stati Membri provvedano al monitoraggio degli impatti dell'inquinamento atmosferico sugli ecosistemi, inclusi in particolare gli ecosistemi forestali che per la loro durata di vita risultano esposti a lungo agli inquinanti. L'articolo 7 del decreto legislativo 30 maggio 2018, n. 81 prevede che con apposito decreto del MATTM sia istituita una rete di monitoraggio degli impatti negativi dell'inquinamento atmosferico sugli ecosistemi. A tal fine il MATTM ha siglato un accordo con i Carabinieri Forestali (CUFA) per individuare una rete di siti di monitoraggio rappresentativi. L'articolo 10, comma 4, lettere a) e b) della Direttiva NEC stabilisce l'obbligo per gli Stati membri di comunicare alla Commissione e all'Agenzia europea per l'ambiente entro il 1° luglio 2018 e successivamente ogni quattro anni, l'ubicazione dei siti di monitoraggio e gli indicatori associati utilizzati per il monitoraggio degli impatti dell'inquinamento atmosferico ed entro il 1° luglio 2019 e successivamente ogni quattro anni, i dati del monitoraggio di cui all'articolo 9.

SALUTE UMANA

- Il programma riserva una posizione marginale allo studio dell'impatto sulla salute, anche solo in confronto all'attenzione dedicata all'impatto su fauna, flora e paesaggio. Il tema strategico di UE, la riduzione degli impatti sulla salute, da cui il scaturisce la necessità di pianificare la riduzione dell'inquinamento atmosferico trova poco sviluppo sia nella parte di analisi che in quella di valutazione degli effetti del piano. Anche in questo caso senza alcun riferimento alle differenti criticità territoriali. Mancano inoltre riferimenti ad altri grandi temi legati all'esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici come l'inquinamento indoor e l'esposizione al radon, che considerate le importanti azioni messe in campo sia a livello nazionale che regionale, avrebbero meritato almeno una citazione anche al fine di orientare la descrizione dell'esposizione.
- Ai fini della tutela della salute pubblica, la sola attività di gestione del rischio sanitario non è sufficiente. **È necessario un idoneo controllo ambientale per l'individuazione e la rimozione delle sorgenti di contaminazione** prendendo in considerazione tutte le problematiche ambientali compresa la sicurezza alimentare. La crescita di attenzione sul legame tra pressioni ambientali e

potenziali effetti sulla salute, ha condotto una parallela crescita di consapevolezza della necessità di verifica ambiente /salute. Ma la sola attività di gestione del rischio ambiente/salute non è sufficiente. Sarebbe necessario, sviluppare un idoneo controllo ambientale per l'individuazione e la rimozione delle problematiche ambientali che incidono anche sulla contaminazione alimentare con notevoli ripercussioni sulla salute pubblica.

- Uno delle finalità del Programma Nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico è la tutela della salute umana, fortemente connessa ad un ambiente non inquinato, **nel Programma la trattazione della "salute umana" non è adeguatamente presentata**, si evidenziano numerose carenze e criticità. Si sottolinea infatti come dal punto di vista sanitario, in ordine all'esposizione della popolazione per alcuni inquinanti non sono state elaborate stime quantitative (scenari) in quanto non considerati dalla Direttiva NEC" (, diossine, IPA (benzo [a] pirene (BaP).
- Si rileva che **lo studio dei fenomeni di inquinamento appare molto trascurato sia nel Programma sia nel RA** dove l'obiettivo di riduzione degli impatti dell'inquinamento atmosferico sulla popolazione, prioritario per l'UE, viene confinato alla sola riduzione massica delle emissioni. Mancano inoltre riferimenti ad altri grandi temi legati all'esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici come l'inquinamento indoor e l'esposizione al radon, che considerate le importanti azioni messe in campo sia a livello nazionale che regionale avrebbero meritato almeno una citazione, utile alla descrizione degli scenari di esposizione.

Con riferimento al Rapporto Ambientale:

- L'analisi e la valutazione degli effetti ambientali hanno riguardato riguardano diversi aspetti: emissioni e qualità dell'aria, biodiversità ed ecosistemi, beni culturali e paesaggio, esposizione della popolazione all'inquinamento atmosferico. Per l'analisi degli effetti ambientali maggiormente significativi sono state effettuate analisi solo quantitative ad una scala di studio coincidente con il livello nazionale correlate all'attuazione delle politiche e misure aggiuntive (scenario WAM, with additional measure) previste dal Programma al fine di rientrare negli obiettivi per l'Italia di riduzione delle emissioni nazionali al 2030:
 - ✓ L'orizzonte temporale di riferimento considerato per l'analisi degli effetti è, pertanto, il 2030 in linea con gli obiettivi sulle emissioni cui il Programma è chiamato a raggiungere.
 - ✓ Gli effetti ambientali sono analizzati attraverso l'utilizzo di opportuni indicatori selezionati sulla base della disponibilità dei dati ad una scala adeguata e per tutto il territorio nazionale.

Riguardo agli Inquinanti considerati e Monitoraggio della Qualità dell'Aria

- Primo tra gli inquinanti oggetto della nuova 'Direttiva NEC', così come del D.Lgs. di recepimento, è il "biossido di zolfo", indicato anche con la formula chimica "SO₂". Sia la Direttiva che il Decreto, precisano subito, rispettivamente all'articolo 3 e all'articolo 2, che nella locuzione "biossido di zolfo" o "SO₂" deve intendersi "tutti i composti solforati espressi come biossido di zolfo, compresi il triossido di zolfo (SO₃), l'acido solforico (H₂SO₄) e i composti ridotti dello zolfo come il solfuro di idrogeno (H₂S), i mercaptani e i solfuri dimetile". Tale larga aggregazione può risultare a molti non scontata né ovvia, tanto che appunto viene resa in tutta evidenza con moltiplice enumerazione esemplificativa. Una analoga precisazione non è tuttavia rintracciabile né nel Documento di Programma né nel Rapporto Ambientale, che nella esposizione dei propri contenuti usano solo la locuzione 'SO₂'.

La mancanza di quella precisazione espressa, usuale negli atti ufficiali allorché ne ricorre il caso, specie se ciò comporta la necessaria conversione di misura delle altre sostanze in equivalenza a SO₂ ('espressi come biossido di zolfo'), lascia la possibilità del dubbio che invece Programma e Rapporto abbiano considerato strettamente solo proprio il 'biossido di zolfo', definendolo infatti, entrambi nelle ricorrenze delle prime pagine, con una precisazione che sembra indicare strettamente tale senso. Una altrettanto netta diversità dei documenti in questione si riscontra, sul punto, anche nei confronti dei documenti dell'Inventario delle Emissioni Nazionali, che invece si riferisce nettamente ed espressamente sempre agli 'ossidi di zolfo' usando regolarmente l'indubitabile formula chimica 'SO_x'.

E il dubbio non viene fugato nemmeno ricorrendo ai Rapporti tecnici di supporto alla Strategia di riduzione degli inquinanti e delle elaborazioni modellistiche degli scenari comuni (STIA ['Strategia Tematica sull'Inquinamento Ambientale', o 'TSAP' (almeno quelle rese disponibili nel web: 'TSAP 16' (citata anche dalla Direttiva), 'TSAP 16b', e 'TSAP 11'], redatti prima della Direttiva (e di quella sua precisazione classificatoria), che tutti espongono, tra gli acronimi iniziali, una definizione esatta e stringente di 'SO₂ Sulphur dioxide' mentre al contempo distinguono espressamente ma comunque esattamente e senza possibilità di dubbio i due diversi casi possibili relativi all'azoto, definendo sia 'NO_x Nitrogen oxides', sia 'NO₂ Nitrogen dioxide'. Nulla quindi si rinviene che chiarisca i dubbi e soprattutto che conforti sulla corrispondenza della definizione utilizzata nel Programma alle indicazioni vincolanti della Direttiva.

- L'analisi dei dati e gli scenari, inoltre, si sono opportunamente focalizzati sugli obiettivi comunitari, ma il ruolo di riferimento ed il valore prospettico del Piano richiederebbero una più ampia visione delle problematiche legate all'inquinamento atmosferico, come riportato anche nelle osservazioni pervenute. In particolare:
 - ✓ Vi sono riferimenti solo qualitativi per inquinanti da tempo normati come IPA e metalli pesanti.
 - ✓ Non vi sono riferimenti ad inquinanti emergenti, ampiamente studiati nella letteratura scientifica, ed utili per evidenziare e monitorare criticità sito specifiche (black carbon, levoglucosano, nitro e ossi IPA, VOCs, PFAS, Diossine e Furani, acidi organici, solventi...) ed a stimolare attività ad hoc all'interno dei piani di monitoraggio e controllo delle Autorizzazioni Integrate Ambientali;
 - ✓ Mancano indicazioni a promuovere piani di monitoraggio territoriali per aree critiche e provvedimenti normativi che legittimino atti regolatori a livello regionale per affrontare criticità sito-specifiche (solventi, materie prime volatili, prodotti petroliferi...).
 - ✓ Non sono citate le metodologie di monitoraggio di screening o smart technologies che seppure senza norme tecniche di riferimento si stanno affermando anche in contesti regolatori (per tutte le iniziative intraprese dell'EPA). Una opportuna citazione anche alla necessità di renderle riferibili rappresenterebbe un'utile sottolineatura della loro utilità per particolari applicazioni di gestione e controllo. Ignorandole si rischia invece di permanere nella confusione tra monitoraggio ambientale e controlli di gestione delle emissioni che occorre definire con il fine strategico di utilizzare tutte le informazioni disponibili sul territorio per supportare decisioni integrate.
 - ✓ Non si fa alcun cenno al monitoraggio degli odori: problema emergente che rende sempre più difficoltosa l'accettabilità sociale di alcune attività industriali ed in particolar modo quelle collegate alla gestione dei reflui e dei rifiuti.

- ✓ Sono appena citate le metodologie di trattamento dei dati per l'interpretazione dei fenomeni e l'individuazione delle sorgenti (qualche cenno al 'source apportionment', ma senza riferimenti metodologici) e non vi è alcun riferimento all'introduzione di tecniche di intelligenza artificiale, data mining, big data analysis come supporti decisionali;
 - ✓ Nella rilevazione non viene trattato l'ozono; benché si tratti di un inquinante secondario, è uno dei principali indiziati di smog fotochimico e danno alla salute umana e delle piante;
 - ✓ In relazione agli inquinanti secondari non sono state considerate tutte le fonti emissive di ammoniacca;
- Nel Piano di Monitoraggio di attuazione e di efficacia del Programma sull'inquinamento dell'aria, non contiene misure dirette di verifica dell'efficacia delle azioni previste per il settore dei trasporti. La misura indiretta degli effetti migliorativi previsti per i singoli interventi proposti per il settore dei trasporti, difficilmente può essere dedotta dalle misure di concentrazione degli inquinanti in atmosfera programmate per il monitoraggio del Programma stesso.

Riguardo gli Scenari Emissivi e di Qualità dell'Aria

- Il Programma manca di scenari emissivi alternativi. L'accettabile scelta di considerare lo scenario prospettato in altri piani, già approvati, evitando conflitti regolatori andrebbe però supportata da un'analisi di sensibilità del modello utilizzato, praticabile modulando i due scenari anche al fine di evidenziare quantitativamente le azioni più rilevanti, che hanno maggior peso.
- Inoltre, come già precisato, la Direttiva non si limita a indicare le misure massime iniziale 2020 e finale 2030 delle varie emissioni, ma stabilisce anche per l'anno mediano 2025 il riferimento al valore corrispondente alla progressione lineare tra i due; misura vincolante in sé ovvero come vincolo per una successiva progressione, per gli anni 2026-2029, di avvicinamento alla sequenza lineare, qualora non raggiunto (sempre che ne ricorrano anche le condizioni a ciò stabilite). Il programma quindi, ai sensi della Direttiva, deve esplicitare, inquinante per inquinante, per l'anno 2025, il valore in traiettoria lineare tra i due massimi (iniziale e finale) esplicitati dalla Direttiva; deve accertare se la previsione della riduzione dei diversi inquinanti, indicata nel Programma, conseguirà nel 2025 quel valore oppure no, e in tal ultimo caso, se ne ricorre la possibilità ai sensi della norma, stabilire comunque i valori di riferimento da rispettare nei successivi anni 2026-2029, fissandoli comunque in progressivo avvicinamento alla traiettoria lineare, altrimenti deve provvedere a correggere il Programma in modo che il valore sia conseguito. Il rispetto dell'una o dell'altra prescrizione è inesorabile, così come lo è il conseguimento pieno della riduzione finale. Tale preciso step intermedio al 2025 'in traiettoria lineare' (caratteristica che sfugge nella Relazione del Programma, che usa la sola elusiva e indeterminata qualifica di 'intermedio'), costituisce un step importante nella logica della Direttiva, che infatti in caso negativo richiede più intensa, cadenzata e programmata progressione di recupero negli anni, oltretutto vigilata dalla Commissione (cui occorre fornire motivazione della previsione di mancato conseguimento e precisa sequenza di recupero successivo). Il Programma proposto tuttavia si limita a verificare la corrispondenza delle previsioni ai soli valori massimi già stabiliti dalla Direttiva per gli anni 2020 e 2030, trascurando di verificare il rispetto delle indicazioni per l'anno 2025 (o per i successivi anni 2026-2029), malgrado che ciò, oltre che richiesto chiaramente dalla Direttiva stessa, risulti ancora più esplicitamente indicato dalla specifica Linea Guida per lo sviluppo del programma. La Relazione del Programma nemmeno esplicita il valore 2025 in traiettoria lineare per i diversi inquinanti, e la lacuna non risulta colmata né colmabile dai grafici; questi non rappresentano

precisamente i due limiti prefissati dalla Direttiva né il valore 'lineare' per il 2025 e nemmeno la traiettoria lineare, e per i limiti della riproduzione a stampa nemmeno consentono di ricavarli a posteriori agevolmente e con sufficiente sicurezza. Con il termine di controllo risulta mancare così anche quell'utile riferimento di primo traguardo ravvicinato per una verifica dell'effettivo andamento delle azioni del Piano e dei loro effetti di riduzione a metà periodo, scadenza e occasione utilmente invocabile anche per una verifica istituzionale dell'efficacia dell'intera serie di politiche e azioni del piano.

- I due documenti presentano numerose ripetizioni nella valutazione degli scenari.
- Per quanto riguarda gli scenari emissivi, i dati considerati non sono recentissimi e questo, soprattutto nel caso dell'ammoniaca, uno dei principali obiettivi per la quale non è possibile definire un trend, potrebbe portare a stime molto incerte.
- In entrambi i documenti manca il grafico della variazione dei due scenari nel tempo per il PM10. Qualche informazione è indicata nel testo, ma sarebbe interessante per questo parametro così strategico, considerare anche le recenti decisioni a livello europeo, di conoscere detta variazione in dettaglio per riferirla agli scenari di qualità dell'aria dove invece detto parametro è stato opportunamente descritto.
- Il piano prevede un'ampia dissertazione sulle metodologie modellistiche utilizzate per la dispersione degli inquinanti che ne appesantisce la lettura.
- Se si considera lo scenario delle polveri PM10, che dovrebbe stimare la situazione attuale (WM 2020), si osserva un quadro molto differente da quello descritto dalle misurazioni. Lo stesso vale per il numero di superamenti del PM10. Questo confronto suggerisce che i calcoli prodotti dal modello potrebbero rivelarsi sottostimati anche nelle simulazioni degli anni successivi. Nelle premesse si fa riferimento ad una attesa sottostima dei valori del modello rispetto alle misure, ma si ritiene che tale approccio, poco precauzionale, non conferisca le opportune garanzie di raggiungere l'obiettivo di ridurre drasticamente il numero dei superamenti nelle aree critiche.
- I risultati dello scenario di qualità dell'aria del WAM2030 non risultano particolarmente confortanti per il raggiungimento degli obiettivi, soprattutto per il particolato atmosferico per il quale si evidenzia una modesta riduzione rispetto al WM 2020. Considerato che, in generale questo presenta un'inerzia a ridursi proporzionalmente con le emissioni per l'importante contributo di background naturale, che il modello tende a sottostimare rispetto alle misure, che mancano la valutazione della componente transfrontaliera e di particolari condizioni meteo climatiche sfavorevoli, sarebbe importante produrre un approfondimento su questo parametro, utilizzando condizioni precauzionali, per verificare che le azioni intraprese nello scenario WAM, consentano con ragionevole certezza il raggiungimento degli obiettivi.

Riguardo all'Esposizione della popolazione all'inquinamento atmosferico

- L'inquinamento atmosferico è una delle principali cause di mortalità prematura dei cittadini dell'Unione Europea. Appare necessario applicare tutti gli strumenti a disposizione per favorire un miglioramento della qualità dell'aria sul territorio dell'Unione e che le politiche adottate in termini di riduzione delle emissioni debbano essere valutate attentamente anche in termini di efficacia sulla riduzione dell'esposizione dei cittadini all'inquinamento atmosferico. Il Ministero dell'ambiente ha recentemente firmato un Accordo di collaborazione per l'attuazione della

direttiva NEC che include, attività specifiche che saranno portate avanti dall'Istituto Superiore di Sanità. L'accordo prevede la definizione e la realizzazione di un sistema per stimare l'esposizione della popolazione ai livelli di concentrazione dei principali inquinanti atmosferici nei diversi ambiti territoriali e geografici italiani;

- Il sistema di valutazione terrà conto del contributo dei dati misurati dal sistema di monitoraggio della qualità dell'aria e provenienti dalle stazioni distribuite sul territorio nazionale, integrato con i risultati della modellistica di dispersione sviluppata da ENEA; farà uso, inoltre, dei dati strutturati per unità censuarie che descrivono la popolazione, per sesso e fasce di età, e per costituzione dei nuclei familiari. Un sistema cartografico GIS sarà la base informativa sulla quale operare le integrazioni tra le diverse variabili consentendo di ricostruire l'esposizione, per la popolazione generale e/o substrati di essa, nei diversi contesti territoriali (nelle aree urbane, rurali, in aree costiere oppure interne, nel nord, al centro e al sud Italia,) tramite scenari di esposizione definiti;
- Il programma delle attività prevede la conduzione di uno studio pilota dedicato alla messa a punto del modello concettuale sul quale si baseranno le stime di esposizione della popolazione, cui seguirà la costruzione vera e propria di un sistema dinamico di valutazione. Si prevede, quindi, che in futuro sarà possibile disporre di uno strumento utile a valutare con maggiore dettaglio la reale esposizione della popolazione alle concentrazioni degli inquinanti atmosferici e di determinare, con maggiore precisione, l'impatto delle politiche di riduzione delle emissioni anche su tale parametro;
- Nel RA nessuna indicazione temporale viene definita, si fa riferimento ad "*in futuro sarà*" sarebbe opportuno indicare i tempi e i modi di realizzazione di tale sistema e quindi dell'attuazione dell'Accordo verificando la possibilità di utilizzo dell'indicatore relativo all'esposizione della popolazione nei tempi previsti da Programma. Le informazioni che tale studio fornirebbe sono essenziali per il Piano. Esse consentirebbero di definire per ciascun inquinante il numero di morti premature attribuibili all'inquinamento atmosferico nella situazione di base (2005) e nei due step del 2020 e del 2030 Consentirebbe anche di differenziare, per il 2030 il risparmio di morti attribuibili secondo i due scenari, quello con misure (WM) e quello con misure aggiuntive (WAM);
- I dati stimati di morti premature attribuibili all'esposizione a PM_{2,5}, NO₂ e O₃ relativi al 2016 vengono coerentemente riportati, si afferma poi che lo scenario 2030 comporti una riduzione del 50% delle morti attribuibili. Sembra una dichiarazione di principio non sostenuta da una stima motivata. Le variazioni degli impatti sanitari prodotti dal Piano sono state stimate solo per lo scenario WAM. Dati più precisi si riscontrano nella relazione "Progress towards the achievement of the EU's Air Quality and Emissions Objectives" del 10 dicembre 2018. A pagina 42, sono stimati per il solo PM_{2.5} gli impatti sanitari al 2005 e quelli al 2030 raggiungendo gli obiettivi della direttiva NEC. Per l'Italia, al 2005 il numero di morti premature attribuibili era pari a 62.828 che scenderebbe a 30.226 nel 2030. Per l'aspettativa di vita la stima prevede una diminuzione dei mesi di vita persi da 10.8 mesi nel 2005 a 5.2 mesi nel 2030. Analoghe stime dovrebbero essere fornite per NO_x e Ozono. Tali stime potrebbero essere effettuate dalla Rete Italiana Ambiente e Salute (RIAS), che comprende le maggiori istituzioni (IS, ISPRA- SNPA, Agenzie ARPA ecc.);
- È utile in questo contesto ricordare che il Ministero dell'Ambiente ha firmato un Accordo di collaborazione per l'attuazione della direttiva NEC che include, tra l'altro, specifiche attività che saranno portate avanti dall'Istituto Superiore di Sanità. L'accordo prevede la definizione e la realizzazione di un sistema per stimare l'esposizione della popolazione ai livelli di concentrazione

dei principali inquinanti atmosferici (PM_{2,5}, NO₂ e O₃) nei diversi ambiti territoriali e geografici italiani;

- Fra tali attività il possibile legame tra inquinamento atmosferico e COVID-19. l'Istituto Superiore di Sanità (ISS) e l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) con il Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA) hanno avviato uno studio epidemiologico a livello nazionale per valutare se e in che misura i livelli di inquinamento atmosferico siano associati agli effetti sanitari dell'epidemia. Lo studio si basa sui dati della sorveglianza integrata nazionale COVID-19, coordinata da ISS, e del sistema di monitoraggio della qualità dell'aria atmosferica, di competenza ISPRA-SNPA, e si avvale della collaborazione scientifica della Rete Italiana Ambiente e Salute (RIAS), anche per garantire un raccordo con le strutture regionali sanitarie ed ambientali. Nel realizzare lo studio, si terrà conto del fatto che la diffusione di nuovi casi segue le modalità del contagio virale e quindi si muove principalmente per focolai (cluster) all'interno della popolazione e si seguiranno approcci e metodi epidemiologici per lo studio degli effetti dell'inquinamento atmosferico in riferimento alle esposizioni sia acute (a breve termine) che croniche (a lungo termine), con la possibilità di controllo dei fattori socio-demografici e socio-economici associati al contagio, all'esposizione a inquinamento atmosferico, all'insorgenza di sintomi e gravità degli effetti riscontrati tra i casi di COVID-19. Lo studio segue l'avvio dell'iniziativa PULVIRUS, promossa da ENEA, ISS e ISPRA-SNPA, che valuterà le conseguenze del lockdown sull'inquinamento atmosferico e sui gas serra e le interazioni fra polveri sottili e virus;
- L'analisi delle previsioni senza misure aggiuntive (evoluzione probabile senza l'attuazione del programma Allegato VI del D.lgs 152/06 s.m.i.) riferite all'esposizione della popolazione e del territorio agli inquinanti atmosferici è stata condotta stimando la ripartizione dei livelli di qualità dell'aria (classi di concentrazioni) derivanti dallo scenario WM al 2030 per le categorie di uso del suolo secondo la classificazione CLC (1° livello) con i dati aggiornati al 2018;
- Le condizioni qualitative di acqua, aria, suolo, inquinamento acustico, elettromagnetico, produzione ed uso di sostanze chimiche, ecosistema ecc. influenzano in maniera significativa lo stato di salute e la condizione socioeconomica della popolazione. Diventa necessario sostenere un metodo di valutazione degli impatti univoco e strategico il più possibile standardizzato sotto il profilo metodologico sia nei riguardi degli effetti sull'ambiente sia nei riguardi degli effetti sulla salute individuale e collettiva;
- Con riferimento al Programma e al Rapporto Ambientale lo studio dei fenomeni di inquinamento appare molto trascurato. L'obiettivo di riduzione degli impatti dell'inquinamento atmosferico sulla popolazione, prioritario per l'UE, viene confinato alla sola riduzione massiccia delle emissioni. **Dovrebbero essere riportate, considerate e valutate strategie, interventi specifici, modelli di analisi integrata di valutazione di impatto dell'ambiente sulla salute e sistemi di monitoraggio di riduzione del fattore rischio attraverso la correlazione con le patologie (tumoriali, croniche) legate agli inquinanti riportati nel piano e programma.** Al fine di verificare positivamente e/o negativamente gli obiettivi proposti dalla programmazione, ovvero non solo ridurre l'esposizione della popolazione e del territorio agli inquinanti atmosferici ma di tutelare e garantire la salute pubblica.

Considerando le risultanze dell'istruttoria e gli esiti delle valutazioni, in relazione alla documentazione presentata e alle osservazioni ricevute

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate e sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente parere ai sensi dell'art. 15 del Dlgs 152/06 e ss.mm. ii

ritiene che

la Proposta di *Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico*, dovrà osservare le modifiche ed integrazioni, di seguito indicate

ASPETTI DI CARATTERE GENERALE E METODOLOGICI

Il Programma e conseguentemente le analisi e le valutazioni svolte nel RA, necessitano di:

- Prevedere un'analisi di dettaglio del trasporto marittimo e del trasporto aereo, sia nella fase di definizione degli scenari, sia nel monitoraggio;
- Analizzare gli scenari emissivi su scala regionale;
- Focalizzare lo studio dei fenomeni che producono criticità nelle altre aree al fine di proporre azioni mirate approfondendo analiticamente i piani regionali ed utilizzando un approccio 'bottom up';
- Approfondire lo studio dei fenomeni di inquinamento, migliorando la descrizione della complessità dei fenomeni e delle sorgenti per meglio orientare la collocazione delle stesse e le loro dinamiche emissive al fine di minimizzare gli impatti sulla salute della popolazione con riferimento alla differente capacità disperdente dell'atmosfera nelle diverse aree del paese, ore del giorno e stagione dell'anno ed ai fenomeni di inquinamento naturale e transfrontaliero;
- Stabilire, all'interno del Programma e del Rapporto Ambientale, meccanismi/modalità, per acquisire informazioni dello stadio di approfondimento e di attuazione, a cui, nella documentazione oggetto di consultazione, si rimanda. In tale contesto è anche opportuno specificare la *governance* per la gestione e attuazione del Programma, delineando, già in questa fase di programmazione, ruoli e competenze delle istituzioni a partire dall'Unità di Coordinamento del livello centrale ai livelli territoriali, nonché in relazione alle diverse e successive fasi di pianificazione;
- Incorporare il ruolo delle foreste urbane, in linea con la Strategia Nazionale del Verde Urbano del MATTM e con le indicazioni e lo spirito del Decreto Clima.

QUADRO PROGRAMMATICO E ATTUATIVO

Il Programma e, conseguentemente le analisi e le valutazioni svolte nel RA necessitano di:

- Uniformare la metodologia adottata e gli scenari del Programma e del RA con il Piano Nazionale Integrato Energia E Clima (PNIEC);
- Pianificare e dare priorità di intervento alle aree sul territorio nazionale in cui l'incidenza epidemiologica è più alta demandando alle Regioni l'identificazione delle aree a maggior rischio sanitario, fornendo indicazioni metodologiche per il Programma strategico nazionale per il contrasto ai cambiamenti climatici e il miglioramento della qualità dell'aria, previsto dal decreto-legge 15 ottobre 2019, convertito con modificazioni dalla L. 12 dicembre 2019, n. 141. (Considerare misure ulteriori rispetto a quelle considerate, tra cui la tutela e la conservazione delle foreste e le aree verdi, la riduzione del consumo di suolo e l'incremento delle aree verdi principalmente ambiente urbano, attraverso il ricorso a pareti e tetti verdi);
- Considerare misure ulteriori rispetto a quelle considerate, tra cui le emissioni provenienti dalla gestione dei rifiuti.

Produzione di energia elettrica

- Inserire nel Programma i contenuti dell'azione relativa alla predisposizione e l'emanazione del decreto legislativo di recepimento della Direttiva Energie Rinnovabili RED 2 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili e conseguenti decreti interministeriali di aggiornamento dei decreti vigenti di settore, necessita, qualora non ancora non attuato, inserire nella legge di delega al recepimento della direttiva RED 2 (legge comunitaria), le indicazioni necessarie alla predisposizione del testo da parte del ministero proponente del decreto legislativo di recepimento, in aggiunta alle indicazioni contenute nella direttiva stessa;
- Prevedere un aumento dell'obbligo di quota di fotovoltaico negli edifici valutando almeno la copertura dell'80% del consumo elettrico e considerando sistemi ibridi basati esclusivamente su fonti rinnovabili;
- Prevedere fonti di incentivazione delle comunità energetiche e l'autoproduzione da fonti rinnovabili;
- Prevedere la completa eliminazione dei sussidi ambientalmente dannosi, tra cui ad esempio quelli legati ai combustibili fossili ed alla produzione di energia elettrica da incenerimento di rifiuti, prevedendo di commutare tali agevolazioni in incentivazioni e sovvenzioni a progetti di ricerca e di industrializzazione ed investimenti per iniziative legate alla sostenibilità e all'economia circolare;
- Prevedere, in coerenza con la Strategia Nazionale Idrogeno, "Linee Guida preliminari", (MISE 25.11.2020), la produzione di "Idrogeno verde" utilizzando l'energia prodotta in eccesso dalle rinnovabili, privilegiando, la produzione totalmente in loco o, in subordine, con trasporto di energia elettrica;
- Prevedere la realizzazione di studi che valutino i potenziali impatti ambientali dei singoli interventi in ottica ciclo di vita, in accordo a norme della serie ISO 14040-44 e secondo requisiti specifici di prodotto (PCR, PEFCR).

Settore Residenziale e Terziario

- Prevedere interventi che consentano di ridurre i consumi energetici del patrimonio edilizio pubblico e privato accelerando gli interventi di efficienza energetica su scuole, ospedali, uffici pubblici, edilizia sociale anche attraverso la semplificazione amministrativa degli interventi di riqualificazione energetica e sostituzione di edifici con prestazioni di Classe A;

- Prevedere lo sviluppo del teleriscaldamento privilegiando reti alimentate da fonti rinnovabili e da processi di recupero del calore dal settore industriale;
- Prevedere la revisione dei meccanismi incentivanti del 65% e superbonus 110%, escludendo dagli incentivi gli impianti alimentati a combustibile fossile ed incentivando il ricorso alle fonti rinnovabili anche nelle ristrutturazioni parziali;
- Prevedere interventi per compendiare nella definizione degli 'standard minimi per l'edilizia' il risparmio energetico e la necessità di migliorare la qualità dell'aria negli ambienti confinati (inquinamento indoor). Riduzione dell'utilizzo di materiali emittenti, ventilazione degli ambienti, impianti di purificazione dell'aria. Attivare interventi normativi per la riduzione delle emissioni da materiali e per la definizione di obiettivi di qualità negli ambienti indoor pubblici e/o ad alta frequentazione.

Industria

- Anche se non individuate come prioritarie dall'istruttoria tecnica che ha portato alla selezione delle misure di riduzione, prevedere misure specifiche per le attività produttive, che contribuiscono comunque in modo non trascurabile alle emissioni degli inquinanti considerati, in particolar modo di SO₂ e COVNM, importanti precursori di particolato secondario e/o ozono, considerata la criticità nel raggiungimento degli obiettivi al 2030 del PM_{2,5}.

Trasporti

- Prevedere misure specifiche più significative per favorire la mobilità sostenibile, in coerenza con la BRUXELLES, 9.12.2020, COM. (2020)789 FINAL "Strategia per una Mobilità Intelligente e Sostenibile ...", prendendo in considerazione le seguenti:
 - ✓ Prevedere strategie e iniziative atte ad incentivare la mobilità pedonale e ciclabile;
 - ✓ Prevedere azioni concrete che disincentivino l'uso del mezzo privato favorendo ad esempio misure di Smart Working;
 - ✓ Incentivare la riduzione delle soste su spazio pubblico;
 - ✓ Prevedere misure di elettrificazione delle linee ferroviarie per il trasporto di merci e persone;
 - ✓ Prevedere, parallelamente a misure di potenziamento infrastrutturale, digitalizzazione, innovazione tecnologica, misure e azioni volte a spostare nel breve periodo consistenti quote di merci dalla strada alla ferrovia, incentivando e semplificando l'adozione da parte delle aziende di trasporto merci su rotaia favorendo l'intermodalità;
 - ✓ Prevedere il divieto di immatricolazione e vendita di auto benzina e diesel entro il 2030 ed il divieto di circolazione dei mezzi a due tempi nei centri urbani, salvo mezzi storici;
 - ✓ Prevedere l'obbligo di dotazione delle città metropolitane di mezzi pubblici a basso impatto (elettrici) nei centri urbani;
 - ✓ Prevedere misure di incentivazione e semplificazione della creazione infrastrutture di mobilità sostenibile (trasporto pubblico, sharing, colonnine di ricarica) nelle aree urbane e nelle strutture pubbliche (Università, Enti Pubblici) e turistiche (Hotel, B&B, Residence);
 - ✓ Prevedere per l'intero comparto marittimo e portuale l'attivazione di azioni, che con adeguate risorse finanziarie, promuovano e sostengano:

1. il coordinamento istituzionale con le autorità degli altri Paesi, e in ogni caso l'attivazione dei necessari passi anche in proprio, per la formulazione della proposta all'IMO per l'istituzione di un'area SECA (e non appena possibile anche NECA), per il controllo e la riduzione generalizzata per tutto il traffico navale ai minimi livelli conseguibili, delle emissioni di Zolfo e di Ossidi di Azoto, eventualmente concentrando gli sforzi per l'attivazione, in anticipazione in una prima più rapida fase, dei soli mari Adriatico e Jonio, come a suo tempo lo Stato Italiano aveva già avviato;
 2. nelle more dei risultati delle suddette iniziative, l'attivazione delle norme, già presenti nell'ordinamento italiano (D.Lgs 152/2006 art. 295), per la commercializzazione e l'utilizzo obbligatorio nelle acque territoriali (e nei porti) del gasolio extr Btz (max 0,1 % S) o comunque di propulsori dotati di apparati in grado di garantire equivalente qualità delle emissioni, tra cui l'utilizzo degli scrubber;
 3. un adeguato dispositivo finanziario di sovvenzione/agevolazione per l'adozione del regime (e delle relative tecnologie e dispositivi) Tier II / Tier III ai propulsori e agli scarichi delle navi traghetto e di trasporto merci, di navigazione interna o regolarmente frequentanti i porti italiani;
 4. l'introduzione di sistemi incentivanti per le navi a basse emissioni, tendendo in considerazione gli aspetti relativi alla sicurezza delle attività di stoccaggio e le operazioni di rifornimento del GNL in ambito portuale e cittadino, attivando e definendo procedure della valutazione del rischio (e di selezione delle alternative localizzative e/o di taglia dimensionale del deposito, attente a garantire la incolumità della popolazione (e degli ambienti naturali protetti) anche considerando il caso dell'incidente più grave possibile (compreso l'attentato terroristico);
 5. meccanismi di incentivazione per favorire l'attrezzamento delle banchine e l'adeguamento del sistema elettrico portuale, per la fornitura da terra dell'energia elettrica necessaria alle navi all'ormeggio, al fine di attivare tale servizio, su tutte le banchine usualmente utilizzate dalle navi passeggeri o traghetto o che comunque sono interessate da intensi tassi di utilizzo o di consumi d'energia, entro il 2025, programmando, altresì, con l'opportuna gradualità la successiva elettrificazione delle altre banchine caratterizzate da consumi energetici minori;
- Prevedere l'utilizzo dell'Idrogeno verde' prodotto con l'energia in eccesso dalle rinnovabili nel settore del trasporto passeggeri e merci su gomma e sulle tratte ferroviarie non ancora elettrificate, anche nelle fasi sperimentali.
 - Nel promuovere e sostenere, per un fase intermedia della transizione energetica, l'utilizzo del GNL quale carburante per i veicoli merci pesanti su gomma dai minori impatti climalteranti e di inquinamento atmosferico, è necessario che le attività di carico/scarico e di trasporto di tale carburante dai depositi costieri alle varie autostazioni di rifornimento GNL da realizzare sull'intera rete primaria nazionale, non determinino nuovi rischi di incidenti rilevanti da gravi fughe, incendi ed esplosioni di tale sostanza, atteso che uno suo sversamento massivo e istantaneo in forma liquida ed estremamente fredda può determinare una larga propagazione di vapori di gas per un certo periodo rimanenti prossimi al suolo in concentrazioni tali da risultare facilmente infiammabili e/o esplosive, similmente ai noti catastrofici eventi di Viareggio e di Bologna. Occorre in particolare valutare se e in che misura un eventuale opzione per una modalità di trasporto GNL per via autobotti sia compatibile con la necessità e le generali indicazioni di non

incrementare ed anzi ridurre la presenza di trasporti pericolosi sulla rete stradale.

Tale valutazione dovrà considerare le possibilità di modalità di trasporto del GNL alternative a quella stradale, tra cui anche le recenti innovative soluzioni di liquefazione tramite impianto di micro - o nano- liquefazione, nel sito dell'autostazione, del gas GN (in forma gas) lì addotto per tramite di ordinari metanodotti.

- Prevedere azioni di promozione della diffusione di nuove tecnologie di Intelligence Transport Systems (ITS) nel trasporto merci su strada e di diffusione di mezzi per il trasporto merci meno inquinanti tramite la promozione dell'utilizzo di furgoni e mezzi a metano e di autocarri pesanti a Gas Naturale Liquido (GNL) e la promozione del trasporto marittimo a GNL;
- Prevedere misure di incentivazione per favorire la scelta di prodotti caratterizzati da un minor impatto ambientale complessivo valutato lungo il ciclo di vita (dall'estrazione delle materie prime, alla produzione, distribuzione, uso, fine vita) e basato su studi Life Cycle Assessment certificati.

Agricoltura

- Incentivare la transizione ad un modello agricolo che valorizzi le risorse locali (filiera corta) e il biologico e qualifichi l'agricoltura integrata, promuovendo la sostenibilità dell'intensificazione e soprattutto stili alimentari diversi che prevedano l'aumento della base vegetale e il contenimento e la diversificazione di quella animale;
- Prendere in considerazione anche le emissioni di N₂O;
- Adeguare le pratiche agricole obbligatorie alla luce delle migliori pratiche di gestione ambientale BEMP (Best Environmental management practices) di cui alla Decisione (UE) 2018/813 della Commissione del 14 maggio 2018 relativa al documento di riferimento settoriale sulle migliori pratiche di gestione ambientale, sugli indicatori di prestazione ambientale settoriale e sugli esempi di eccellenza per il settore dell'agricoltura), facendo riferimento in particolare a:
 - a. 3.1. Gestione sostenibile delle aziende e dei terreni - pianificazione del paesaggio, efficienza energetica e idrica, biodiversità, uso dei sistemi di gestione ambientale e coinvolgimento dei consumatori in un consumo responsabile;
 - b. 3.2. Gestione della qualità del suolo - valutazione delle condizioni fisiche del suolo ed elaborazione di un piano di gestione, miglioramento della qualità del suolo, ad esempio usando ammendanti organici, mantenimento della struttura del suolo e drenaggio;
 - c. 3.3. Pianificazione della gestione dei nutrienti - migliori pratiche per quanto riguarda il bilancio dei nutrienti a livello di campo, rotazione delle colture, applicazione di agricoltura di precisione dei nutrienti e la selezione di fertilizzanti con un minore impatto ambientale;
 - d. 3.4. Preparazione del suolo e pianificazione delle colture – selezione delle operazioni appropriate di lavorazione del terreno, minimizzazione della perturbazione del suolo, attuazione di una lavorazione del terreno a basso impatto, realizzazione di un'efficace rotazione delle colture e piantare colture intercalari e di copertura;
 - e. 3.6. Zootecnia - pratiche relative a un'adeguata scelta delle razze, bilancio dei nutrienti nell'azienda agricola, riduzione tramite gli alimenti dell'azoto escreto, miglioramento

dell'efficienza della conversione degli alimenti, acquisti «verdi» di mangimi, piani zoonosanitari e alla gestione del profilo delle mandrie/ greggi;

- f. 3.7. Gestione degli effluenti di allevamento - migliori pratiche di gestione ottimale degli effluenti di allevamento tramite la riduzione delle emissioni e il miglioramento dell'assorbimento dei nutrienti, costruzione di ricoveri zootecnici a basse emissioni, attuazione e ottimizzazione della digestione anaerobica, separazione del liquame o digestato e adeguate strutture per lo stoccaggio degli effluenti solidi e liquidi, tecniche per l'applicazione di liquami e letame;
- Prevedere in particolare le seguenti misure obbligatorie:
 - ✓ Favorire la scelta di fertilizzanti sintetici a basso impatto ambientale, non a base di nitrati. Dove sia necessario utilizzare fertilizzanti sintetici a base di nitrati, favorire l'utilizzo di prodotti con una impronta di carbonio inferiore calcolata attraverso uno studio Life Cycle Assessment e certificata. Nel caso di scelta di fertilizzanti a base di urea, prevedere la scelta di prodotti con inibitori di nitrificazione o granuli rivestiti di membrane (organiche o sintetiche) o anche con polimeri;
 - ✓ Vietare gli spandimenti dei reflui tramite diffusione in aria e vietare la pratica di spandimento della frazione liquida con attrezzature in pressione in tutte le superfici agricole, non solo quelle con pendenza inferiore a 15% (i terreni con pendenza sono solitamente più "esposti" e "attaccabili" dagli effetti negativi causati dallo spandimento di reflui) incentivando tecniche ad iniezione puntuale nel terreno per le quantità necessarie alle colture, nonché lo spandimento di reflui pretrattati in accordo alle BEMP.

SCENARI EMISSIVI E DI QUALITÀ DELL'ARIA

Il Programma e, conseguentemente le analisi e le valutazioni svolte nel RA necessitano di:

- Valutare scenari emissivi alternativi. Sviluppare gli scenari al 2025, come richiesto dalla Direttiva, considerando la progressione lineare tra gli anni 2020 e 2030. Effettuare in ogni caso un'analisi di sensibilità del modello utilizzato al fine di evidenziare quantitativamente le azioni più rilevanti, e proporre delle simulazioni annuali per consentirne il confronto con le misure ed un più stretto controllo sul raggiungimento degli obiettivi;
- Riportare sinteticamente e quantitativamente in forma tabellare i risultati dei diversi scenari per ciascun inquinante, in riferimento agli scenari di qualità dell'aria con l'obiettivo di individuare degli obiettivi di piano, almeno su scala regionale, da confrontare con le misure;
- Riportare il grafico della variazione dei due scenari nel tempo per il PM10;
- Per agevolare la lettura, riportare in allegato la dissertazione sulle metodologie modellistiche utilizzate per la dispersione degli inquinanti;
- Effettuare un tuning del modello sulle misure degli ultimi due anni;
- Produrre un approfondimento dello scenario di qualità dell'aria del WAM2030, utilizzando condizioni precauzionali, per verificare che le azioni intraprese nello scenario WAM, consentano con ragionevole certezza il raggiungimento degli obiettivi.

EFFETTI SULLA SALUTE UMANA

Il Programma e, conseguentemente le analisi e le valutazioni svolte nel RA necessitano di:

- Chiarire i modi, gli accordi, i vincoli e le condizioni per la condivisione e lo scambio dei dati con i diversi partner per non compromettere la realizzazione dell'Accordo tra il MATTM e l'ISS per l'attuazione della Direttiva NEC;
- Fornire indicazioni integrative necessarie per pervenire agli obiettivi posti dalla direttiva NEC, ma anche per altre tipologie di inquinanti dell'aria, ma soprattutto per il governo del mercato dell'energia, che deve essere mirato anche alla verifica della riduzione degli impatti ambientali, principalmente nell'ambito della programmazione della realizzazione e della riconversione delle centrali di produzione elettrica;
- In tema di sensibilizzazione e comunicazione, fornire una maggiore e migliore informazione al pubblico in merito ai processi di produzione e di emissione di inquinanti nell'ambito dei trasporti, ma anche della produzione di energia e soprattutto del riscaldamento domestico. Dovrebbero quindi essere promosse campagne informative, soprattutto attraverso i Media, per poter coinvolgere la popolazione e guidare i comportamenti verso scelte e modalità di utilizzo delle risorse e dei mezzi di trasporto in coerenza con il Programma proposto;
- Definire in maniera puntuale gli obiettivi e le azioni di miglioramento che si intende perseguire al fine di tutelare la salute pubblica. Il rischio associato agli inquinanti una volta definito, deve essere gestito attraverso politiche e misure aggiuntive rispetto a quelle già stabilite tenendo sempre in considerazione le numerose criticità ancora presenti in alcune aree del territorio nazionale. In particolare:
 - ✓ Deve essere posto l'accento sulla riduzione delle emissioni in luoghi in cui le persone sono maggiormente esposte all'inquinamento atmosferico o dove si registrano le concentrazioni massime;
 - ✓ È necessario attuare interventi specifici nelle zone densamente popolate per ridurre le concentrazioni di inquinanti atmosferici, poiché l'esposizione umana, in particolare al PM e all'NO₂, rimane ancora, soprattutto in determinate aree elevata;
 - ✓ È necessario evidenziare, sulla base di pregressi studi epidemiologici e tossicologici pubblicati le zone dove sono registrate mortalità anomale ascrivibili a condizioni di inquinamento prendendo in considerazione azioni specifiche volte a tutelare gruppi sensibili di popolazione, compresi i bambini;
 - ✓ Le politiche adottate e le misure aggiuntive una volta definite, debbano essere mirate, valutate e verificate in termini di efficacia sulla riduzione dell'esposizione dei cittadini all'inquinamento atmosferico;
 - ✓ In riferimento a quanto evidenziato nel testo in riferimento all'Accordo di cooperazione del Ministero dell'ambiente per l'attuazione della direttiva NEC che include, attività specifiche che saranno portate avanti dall'Istituto Superiore di Sanità, sarebbe opportuno indicare i tempi e i modi di realizzazione di tale sistema e quindi dell'attuazione dell'Accordo verificando la possibilità di utilizzo dell'indicatore relativo all'esposizione della popolazione nei tempi previsti da Programma. Sarebbe opportuno attivare la Rete Italiana Ambiente e Salute (che include ISS, ISPRA, le ARPA etc.) che nell'obiettivo 3, coordinato da ARPA Emilia, include la valutazione dei piani. Le informazioni che la Rete fornirebbe sono essenziali per il Piano. Esse consentirebbero di definire per ciascun

inquinante il numero di morti premature attribuibili all' inquinamento atmosferico nella situazione di base (2005) e nei due step del 2020 e del 2030. Consentirebbe anche di differenziare, per il 2030 il risparmio di morti attribuibili e di anni di vita secondo i due scenari, quello con misure (WM) e quello con misure addizionali (WAM). Non si comprende su quali basi nel testo si affermi che lo scenario 2030 comporti una riduzione del 50% delle morti attribuibili. Sembra una dichiarazione di principio non sostenuta da una stima motivata.

INQUINANTI CONSIDERATI, MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA e MISURE DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il Programma e, conseguentemente le analisi e le valutazioni svolte nel RA necessitano di

- Chiarire se nel Programma e nel suo Rapporto Ambientale per SO₂ siano stati considerati, come previsto sia dalla Direttiva che dal Decreto, rispettivamente all'articolo 3 e all'articolo 2, *“tutti i composti solforati espressi come biossido di zolfo, compresi il triossido di zolfo (SO₃), l'acido solforico (H₂SO₄) e i composti ridotti dello zolfo come il solfuro di idrogeno (H₂S), i mercaptani e i solfuri dimetile”*;
- Prevedere l'inserimento di riferimenti quantitativi per inquinanti da tempo normati come IPA e metalli pesanti;
- Inserire riferimenti agli inquinanti emergenti (black carbon, levoglucosano, nitro e ossi IPA, VOCs, PFAS, FTAL, micro e nano plastiche, Diossine e Furani, acidi organici, solventi...);
- Approfondire l'analisi delle fonti emmissive di ammoniaca in aggiunta a quelle derivanti dal settore agricolo, con particolare riferimento alla geotermia e all'eccesso di utilizzo di urea per l'abbattimento degli NO_x, sia in sorgenti industriali che nelle nuove motorizzazioni;
- Prevedere l'inserimento di indicazioni atte a promuovere piani di monitoraggio territoriali per aree critiche e tracciare un quadro di riferimento per elaborare provvedimenti normativi che legittimino atti regolatori a livello regionale per affrontare le criticità determinate dalle emissioni di solventi, da quelle provenienti dal trattamento dei prodotti petroliferi e dal settore agricoltura, valutando la necessità di attivare in particolare aree il monitoraggio delle concentrazioni in atmosfera di NMHC/NMVOC, H₂S ed NH₃ e gas climalteranti;
- Affrontare la questione della determinazione di inquinanti in atmosfera attraverso metodologie di monitoraggio di screening e smart technologies, identificandone opportunamente i campi di applicazione;
- Prevedere di considerare le metodologie di trattamento dei dati per l'interpretazione dei fenomeni e l'individuazione delle sorgenti e l'introduzione di tecniche di intelligenza artificiale, data mining, big data analysis come supporti decisionali;
- Inserire riferimenti ed introdurre elementi per lo sviluppo di normative e metodologie di monitoraggio per affrontare i fenomeni di inquinamento prodotti dalle emissioni odorigene;
- Inserire nelle misure di monitoraggio e sviluppare poi nel successivo Piano di Monitoraggio Ambientale del Programma misure finalizzate a verificare l'efficacia delle azioni previste per il settore dei trasporti. La misura indiretta degli effetti migliorativi previsti per i singoli interventi

proposti per il settore dei trasporti, difficilmente può essere dedotta dalle misure di concentrazione degli inquinanti in atmosfera programmate per il monitoraggio del Programma stesso. Sarebbe necessario invece individuare indicatori efficienti e prevedere misure dirette per ciascuna delle indicazioni fornite dal Programma e le contromisure di controllo e di miglioramento da intraprendere in caso di evidenze di una non perfetta aderenza dei risultati ottenuti nel tempo rispetto ai traguardi indicati ed attesi dal Programma nei diversi periodi della sua attuazione;

- Provvedere al monitoraggio degli impatti dell'inquinamento atmosferico sugli ecosistemi;
- Prevedere, nella costruzione del sistema del Sistema di Monitoraggio, opportune modalità che assicurino la complementarietà ed integrazione, con i sistemi di Monitoraggio del PNIEC e del PNACC;
- Prevedere meccanismi e flussi informativi per l'alimentazione dei dati di monitoraggio ambientale anche sulla base degli esiti dell'attuazione e del monitoraggio ambientale dei piani attuativi del Programma;
- Considerando che il Programma ha l'obiettivo di ridurre nel 2030 al 50% la mortalità prematura dovuta agli inquinanti atmosferici e che il rapporto della European Environment Agency "Air 2020" dimostra che in Italia dal 2009 al 2018 c'è stata una riduzione del 28.5% della mortalità prematura attribuibile a PM2.5, NO2 e Ozono, si suggerisce di utilizzare la Rete Italiana Ambiente e Salute (R.I.A S.) al fine di valutare, anno per anno, la mortalità prematura da inquinanti atmosferici in modo da poter verificare al 2030 il raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

VINCA

- In relazione allo sviluppo della Valutazione di Incidenza del Programma, benché si condivida la necessità di un approccio di carattere generale, considerata l'impossibilità di elaborare valutazioni sito specifiche che necessitano della localizzazione dei singoli interventi, si evidenzia l'opportunità che la valutazione di incidenza condotta per area vasta possa interessare ulteriori aree aggregate di habitat e specie all'interno delle Regioni biogeografiche stesse;
- Inoltre, a tale scala valutativa, ed ad integrazione di quanto riportato quali mitigazioni, indicazioni per la fase attuativa, elaborate a partire dalle considerazioni generali delle possibili interferenze/effetti sui Siti della Rete Natura 2000, a supporto di quanto indicato in premessa che *"le misure non dovrebbero essere attuate nei siti natura 2000"* sarebbe opportuna l'indicazione delle caratteristiche delle aree nelle quali non dovranno essere previste la realizzazioni di determinate tipologie di intervento che possano determinare incidenze significative sullo stato di conservazione di particolari siti ed habitat della Rete Natura 2000;
- Anche in relazione alla Valutazione di Incidenza, come già evidenziato in generale per altri aspetti del Programma, l'assenza di indicazioni sugli strumenti attuativi del programma (piani attuativi, settoriali), ma solo il generico rimando all'attuazione a scale di intervento, impedisce la possibilità di rinviare, con le opportune indicazioni ad un livello di pianificazione idoneo una Valutazione di Incidenza a scala di piano. Aspetto che si ritiene utile sia integrato rinviando, a tale scala, un approfondimento di parte dei contenuti valutativi genericamente affrontati.

IL Presidente della Commissione Via e VAS

Cons. Massimiliano Atelli