



Città metropolitana
di Venezia

**Tavolo Tecnico Zonale
della Città metropolitana di Venezia**
in attuazione del

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

Città metropolitana di Venezia
Protocollo 0021599
11/03/2016
Clas.: XIX-13

Prot. n°

Classificazione: XIX-13

Mestre, 11/03/2016

Oggetto: Verbale del Tavolo Tecnico Zonale del 26/02/2016

Partecipanti

Vedi foglio presenze

Elenco Comuni rappresentati:

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

Totale comuni rappresentati: 20 su 44 di cui 12 da amministratori comunali e 8 da rappresentanti tecnici.

Sono presenti ARPAV, ASL 10, ASL 12, ASL 13.

La seduta prende avvio alle 10.00: il Sindaco metropolitano, **dott. Luigi Brugnaro**, invita il dirigente del Servizio Trasporti della Città metropolitana, ing. Paolo Gabbi, ad illustrare l'ordine del giorno.

L'ing. Gabbi ricorda i punti dell'ordine del giorno, comunicati con la lettera di convocazione:

- espressione del parere in merito ai livelli di azione proposti dalla Regione Veneto a seguito del CIS del 03/02/2016;
- individuazione di eventuali ulteriori misure per il contenimento dell'inquinamento atmosferico nell'autunno-inverno 2015-2016;
- varie ed eventuali.

Cede la parola alla dott.ssa Silvia Pistollato di ARPAV, la quale presenta una sintesi della situazione rilevata negli anni dalle stazioni fisse di monitoraggio della qualità dell'aria, posizionate nel territorio provinciale, da cui si rileva un aumento della concentrazione di PM10 nell'anno 2015



Città metropolitana
di Venezia

**Tavolo Tecnico Zonale
della Città metropolitana di Venezia**

in attuazione del

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

rispetto all'anno 2014. Nel 2015 il numero di giorni di superamento del limite di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ è stato pari a 91 presso la stazione di via Beccaria a Marghera mentre non è stato superato il valore limite annuale del PM_{2,5} presso la stazione di San Donà di Piave.

Per quanto riguarda gli altri inquinanti, in particolare l'NO₂ ed il benzo(a)pirene, i valori si sono attestati vicini al limite annuale, in crescendo rispetto agli anni precedenti.

Infine il confronto tra i primi 53 giorni del 2015 e del 2016 ha mostrato un aumento sensibile dei valori medi degli inquinanti rilevati dalle centraline; in alcune stazioni il numero di giorni di sfioramento è superiore rispetto all'anno precedente.

Le cause naturali che hanno portato a tale situazione sono da attribuire principalmente alla mancanza di precipitazioni, alla scarsità dei venti e alla stabilità atmosferica, in particolare al fenomeno dell'inversione termica nel periodo invernale 2015-2016; tale fenomeno (si registra una temperatura più alta a quote altimetriche maggiori ed una più bassa al livello del mare) crea un "effetto tappo" che impedisce la dispersione degli inquinanti. In alcune giornate di fine gennaio 2016 questo effetto era individuabile all'altitudine di 300 m sul livello del mare.

A livello regionale le emissioni di PM₁₀ stimate sono da attribuirsi principalmente al riscaldamento domestico (65%) e al traffico veicolare (18%). A livello provinciale i valori si discostano parzialmente da quello regionale, in quanto gli effetti sono legati al riscaldamento domestico (49%), al traffico veicolare (22%) e ad altre sorgenti mobili e macchinari (navigazione, porto, aeroporto, mezzi agricoli, ecc. 14%).

Rileva come parte della concentrazione di PM₁₀ registrata non è prodotta da attività umane, ma deriva da fenomeni naturali dovuti alla vegetazione, all'aerosol marino e alle polveri presenti in natura (come, per esempio, le sabbie sahariane); inoltre esiste un'origine secondaria delle polveri PM₁₀ che si producono in atmosfera a partire da emissioni di ossidi di azoto, ossidi di zolfo, ammoniaca e composti organici volatili.

A dimostrazione di quanto affermato chiarisce che tramite un modello fotochimico di studio della dispersione e della trasformazione chimica degli inquinanti in atmosfera, si è simulato l'azzeramento delle emissioni di PM₁₀ dovute a fattori umani, in una giornata critica presso la stazione di monitoraggio di Mandria a Padova. Da un valore teorico di $110 \mu\text{g}/\text{m}^3$, nel caso di azzeramento dei contributi dovuti all'attività umana si è stimata una diminuzione ad $87 \mu\text{g}/\text{m}^3$, il che dimostra quanto il fattore umano sia relativo rispetto ad altri contributi (origine secondaria, origine naturale, ecc.), soprattutto su un arco temporale modesto (1 giorno).

E' necessario, nella valutazione delle azioni da intraprendere per l'abbattimento dei livelli di inquinanti, intervenire sui valori di background a livello regionale (e non solo concentrarsi sull'abbattimento sui picchi urbani) con azioni che abbiano una durata nel tempo.

Auspica infine, per fornire una completa comunicazione alla cittadinanza, l'implementazione di una pagina web, come già esistente presso il sito web della Città metropolitana, di intercomunicazione tra i soggetti interessati: ARPAV, Città metropolitana e singoli Comuni.

L'ing. Gabbi illustra quanto emerso dal tavolo CIS in Regione Veneto il giorno 03/02/2016. In particolare, sia in sede di tavolo presso il Ministero dell'Ambiente del 2 febbraio u.s. che durante il



Città metropolitana
di Venezia

**Tavolo Tecnico Zonale
della Città metropolitana di Venezia**

in attuazione del

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

CIS, è stato ribadito sia dal Ministro che dall'Assessore regionale che le misure di contenimento sono di competenza dei singoli Comuni, nei propri territori.

La Regione ha proposto azioni suddivise per 3 diversi livelli di criticità dell'inquinamento:

- ✓ livello 0: azioni da applicare per tutto l'arco dell'anno (o da ottobre a marzo);
- ✓ livello 1: azioni da applicare dopo 7 giorni consecutivi di superamento di 50 µg/m³ di PM₁₀;
- ✓ livello 2: azioni da applicare dopo 3 giorni consecutivi di superamento di 100 µg/m³ di PM₁₀ e per almeno 10 gg.

Le azioni proposte dalla Regione sono allegate al presente verbale come parte integrante e sostanziale (peraltro già trasmesse con la nota di convocazione al TTZ).

Il Sindaco metropolitano sottolinea che è già stato predisposto un elenco delle ordinanze emesse da tutti i Comuni del territorio, disponibile nella pagina web dedicata del Servizio Trasporti della Città metropolitana. Inoltre sarà predisposto un documento di semplice lettura che, in formato tabellare, illustri le singole azioni intraprese da ogni Comune. Tale tabella sarà resa disponibile per la visione nella pagina web già esistente.

Ritiene sia necessario intervenire sull'educazione della cittadinanza, procedendo con un piano di sensibilizzazione nelle scuole e nei luoghi di lavoro, soprattutto per quanto riguarda le limitazioni del riscaldamento domestico.

Ricorda che in occasione dell'ultimo TTZ era stata proposta al sig. Prefetto la possibile emissione di un'ordinanza metropolitana il quale tuttavia, aveva ritenuto più opportuno, a causa della mancanza di competenza a livello di territorio vasto, trasmettere una propria nota a tutti i Sindaci del territorio sollecitandoli all'emissione dei provvedimenti ivi suggeriti.

Inoltre, la proposta di eventuali blocchi del traffico veicolare deve avvenire a livello di grande area per cui la Regione deve intervenire in tal senso ed assumersi responsabilità.

Propone la conferma, a livello dell'intero territorio metropolitano, delle azioni contenute nelle ordinanze emesse dalla città capoluogo, con lo scopo di procedere in modo coordinato e coerente.

Allo stesso modo sarebbe utile, a livello sanitario, che le categorie mediche, che si occupano della problematica, portino le criticità rilevate alle proprie ASL, che successivamente possono veicolare direttamente alla Regione Veneto eventuali suggerimenti.

Infine, tutte le azioni che qui sono state auspiccate, dovranno mirare ad interventi a livello strutturale e non solamente per intervenire in modo urgente in situazioni di picco di emergenza.

La **dott.ssa Maria Gregio** di AULSS 12 Veneziana, ricorda che le polveri fini aerodisperse PM₁₀ apportano sugli organismi umani effetti di tossicità sia cronica che acuta. Le misure maggiormente efficaci per la riduzione delle polveri fini aerodisperse, sono però quelle strutturali, che garantiscono la riduzione nel lungo periodo, perché misure emergenziali di breve durata sortiscono effetti percepibili sugli inquinanti gassosi, ma, purtroppo non nella stessa misura sulle polveri fini aerodisperse. E' importante, per questo motivo, prevedere interventi strutturali e non solo emergenziali, con obiettivi a lunga scadenza, dai quali, però, realisticamente non ci si potrà attendere miglioramenti immediati nelle concentrazioni medie e di punta delle PM₁₀. Per quanto riguarda le misure strutturali, sulla base della distribuzione percentuale delle fonti emissive di PM₁₀,



Città metropolitana
di Venezia

**Tavolo Tecnico Zonale
della Città metropolitana di Venezia**

in attuazione del

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

si individua per l'area veneziana l'importanza dell'intervento di miglioramento delle emissioni nei settori della mobilità lagunare e portuale, sia commerciale che turistica, e della produzione di energia, prevedendo di intervenire sulla sostituzione dei carburanti e l'adozione delle migliori tecnologie disponibili.

Per quanto, invece, attiene il documento del CIS regionale, rispetto alle misure proposte per le situazioni emergenziali, poiché queste puntano sulla modifica dei comportamenti individuali e sulla collaborazione dei cittadini, è importante non vi siano contraddizioni nelle comunicazioni al pubblico; per esempio, la revisione degli autoveicoli, l'uso di legna secca negli impianti di riscaldamento a biomassa, l'adozione della pratica della guida ecologica degli autoveicoli, non devono essere interpretati come interventi emergenziali, ma devono diventare una buona prassi da seguire in modo continuativo.

Infine, comunica che l'Azienda Sanitaria ha trasmesso al Tavolo Tecnico Zonale una nota in merito alle misure emergenziali proposte dal CIS regionale e il testo di una comunicazione diffusa tra gli operatori sanitari e cittadini, circa le misure comportamentali di natura igienica da mantenere nei periodi di emergenza per inquinamento da polveri PM₁₀.

Il **dott. Andrea Follini**, sindaco di Marcon, ribadisce che il messaggio lanciato dalla Regione Veneto ai Comuni rimarca che ognuno deve operare all'interno del proprio territorio e la Regione stessa non entra nel merito dei singoli territori comunali. È auspicabile inoltre un'implementazione dell'utilizzo del trasporto pubblico locale, con interventi sulla tariffazione: per quanto riguarda Actv, che esercisce servizio nel territorio di Marcon, è necessario abbandonare la tariffazione a tratte per passare a quella a fasce chilometriche.

La **dott.ssa Patrizia Andreotti**, sindaco di Noale, è d'accordo sulla precedenza da accordare alle azioni di tipo strutturale e non concentrarsi solamente sugli interventi di tipo emergenziale, con azioni che coinvolgano tutti i Comuni del territorio, coesi, e la stessa Città metropolitana. In particolare ricorda che a Noale il problema dovuto all'inquinamento da traffico è anche causato dalla presenza di passaggi a livello a raso che intersecano linee a livello regionale con una strada regionale (la SR515 Noalese). In questo caso la Regione dovrebbe intervenire per risolvere tali situazioni che hanno chiari riflessi a livello ambientale.

Ritiene che si debba creare sinergia con i Comuni limitrofi, con tutti i Comuni del territorio e con la Città metropolitana stessa.

Inoltre è necessario agire sul cambiamento dello stile di vita della cittadinanza, sull'educazione anche a livello scolastico e deve essere chiaro che gli interventi intrapresi sono volti al miglioramento strutturale e non solo a livello emergenziale. Di conseguenza, le azioni già adottate tipo l'abbassamento delle temperature negli edifici devono diventare la norma costante nel tempo, non solo una misura emergenziale.

Infine è d'accordo su interventi volti a migliorare l'offerta di trasporto pubblico locale, che deve essere competitivo e con tariffe più accessibili.



Città metropolitana
di Venezia

**Tavolo Tecnico Zonale
della Città metropolitana di Venezia**

in attuazione del

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

Il **dott. Aldo Luise**, assessore all'ambiente del Comune di Scorzè, sottolinea che le ordinanze emanate in regime di emergenza sono poco efficaci, poiché non esiste una vera e propria verifica sul rispetto dei divieti. Ribadisce inoltre che è necessario intervenire a livello strutturale e culturale, nonostante sia complicato un intervento in periodo di crisi economica, nel quale i cittadini sono più propensi al risparmio economico che al rispetto dell'ambiente. Deve essere fatta comunicazione a tutti i livelli al fine di far modificare gli stili di vita.

La **dott.ssa Maria G. Sanginiti**, assessore di Mira, ribadisce che le ordinanze in periodi di picco sono solamente mezzi palliativi. Le soluzioni reali da adottare dovrebbero essere discusse anche a livello di conferenza dei sindaci, alla presenza della Regione Veneto, ora troppo assente. Infine la Regione stessa dovrebbe aprire un tavolo con le Regioni limitrofe, per concertare azioni a più largo raggio.

La **dott.ssa Stefania Busatta**, vicesindaco del Comune di Spinea, auspica che si possano rendere disponibili dati riguardanti le previsioni riguardanti le azioni ipotizzate. Chiede se sia possibile censire le diverse tipologie di fonti di inquinamento per utente, così da poter intervenire in modo puntuale. E' d'accordo sulla necessità di intervenire con azioni da non suddividere in strutturali od emergenziali, in quanto si è in emergenza 12 mesi all'anno (O3 e PM10 e 2,5). Ribadisce l'importanza di pianificare ed agire su scala regionale ed interregionale (Veneto, Lombardia e Piemonte). Infine ritiene importante la comunicazione ai cittadini delle azioni che si intende intraprendere.

Il **dott. Radames Favaro**, assessore all'ambiente di Quarto d'Altino, ribadisce la necessità di investire maggiormente sul trasporto pubblico, soprattutto con un'integrazione tariffaria tra gomma e ferro finalizzata al biglietto unico.

Il **dott. Luigi Brugnaro**, rilevato che alla riunione hanno partecipato meno della metà dei sindaci del territorio, auspica che un maggior numero di Amministrazioni si senta coinvolto nelle problematiche dovute all'inquinamento atmosferico. Inoltre comunica che, secondo quanto riferito in sede di tavolo ministeriale, si sta chiudendo il lavoro tra le Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e lo stesso Ministero dell'Ambiente sul tema inquinamento ambientale a livello padano.

Segnala che è necessario attivare tavoli per sviluppare proposte di intervento di medio-lungo periodo, che potrebbero divenire un'occasione propizia per i Comuni con proposte reali e realizzabili, anche coinvolgendo tecnici e proponendo interventi alle aziende.

E' d'accordo sull'implementazione della rete di mobilità sostenibile, con l'ottimizzazione degli interscambi tra ferro, gomma e con le reti locali (piste ciclabili) e con una corretta integrazione tariffaria. Fa presente che a breve le aziende di TPL implementeranno le proprie flotte con nuovi mezzi ecocompatibili.

In qualità di sindaco di Venezia ricorda che il Comune sta concordando con Toyota una sperimentazione per l'utilizzo di auto ad idrogeno e la realizzazione di un servizio car-sharing con auto ibride. Esiste inoltre un progetto per la sperimentazione di vaporetta ad idrogeno.



Città metropolitana
di Venezia

**Tavolo Tecnico Zonale
della Città metropolitana di Venezia**

in attuazione del

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

Chiarisce che in merito alle segnalazioni pervenute sulle attività portuali, i progetti di elettrificazione delle banchine del porto (in modo da permettere alle grandi navi di spegnere i propri generatori inquinanti e di usufruire dei servizi del porto stesso), possono essere avviati quando vi sia la ragionevole certezza della collocazione definitiva delle attività.

È stato inoltre raggiunto un accordo con i proprietari di lancioni, con la gestione da parte del Comune dei pontili dedicati, per un'incentivazione economica a coloro che rispettano alcune regole atte all'abbattimento dell'inquinamento atmosferico (spegnimento dei motori, ringiovanimento della flotta).

Ritiene tuttavia, per concludere, che le ordinanze siano utili e necessarie, magari anche con la proposta, in parallelo, di azioni realizzabili e concrete, e soprattutto proponendo azioni incentivanti per i comportamenti più virtuosi e non solo con azioni di repressione.

La seduta termina alle ore 11.15.

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

Il dirigente
Ing. Paolo Gabbi