

Roma, 3 ottobre 2023

Disegno di Legge S. 870

Premessa

Il Sistema Nazionale a rete per la Protezione dell'Ambiente (SNPA) è stato istituito con la legge 28 giugno 2016, n. 132. La legge attribuisce al nuovo soggetto compiti fondamentali per l'omogeneizzazione e la standardizzazione nazionale di rilevanti funzioni tecniche nel settore ambientale, tra le quali: monitoraggio dello stato dell'ambiente, controllo delle fonti e dei fattori di inquinamento, supporto tecnico-scientifico alle attività degli enti statali, regionali e locali che hanno compiti di amministrazione attiva in campo ambientale, raccolta, organizzazione e diffusione dei dati ambientali.

Ai sensi del D.Lgs 155/2010 e s.m.i. la competenza sulla valutazione e gestione della qualità dell'aria è affidata alle Regioni e Province Autonome. Le singole Agenzie Regionali per la Protezione dell'Ambiente possono essere incaricate su delega della Regione/PPAA a svolgere specifiche attività, in particolare quelle legate alla valutazione (rete di monitoraggio, modellistica atmosferica, elaborazione e trasmissione dei dati nell'ambito del flusso previsto dalla Decisione 2011/850/EU, informazione al pubblico).

L'ISPRA supporta il MASE nelle attività tecniche previste dallo stesso D.Lgs 155/2010 e in particolare partecipa, con suoi rappresentanti, insieme ai rappresentanti delle agenzie regionali e provinciali per la protezione dell'ambiente indicati della regione o provincia autonoma di appartenenza, al Ministero della salute, alle Regioni e PPAA, all'Unione delle province italiane (UPI), all'Associazione nazionale comuni italiani (ANCI), all'ENEA, al Consiglio nazionale delle ricerche (CNR), all'Istituto superiore di sanità, alle attività del Coordinamento tra Ministero, regioni ed autorità competenti in materia di aria ambiente, istituito presso il MASE.

Il carico emissivo complessivo nel bacino padano e il ruolo delle emissioni da traffico veicolare

Sia i piani di risanamento regionali della qualità dell'aria sia il Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico (PNCIA), redatto ai sensi dell'art. 4, comma 3, del decreto legislativo 30 maggio 2018, n. 81, in attuazione della direttiva EU 2016/2284 (National Emission Ceilings - NEC), tenendo conto degli obiettivi stabiliti per l'Italia di riduzione al 2020 e al 2030 delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici, prevedono una serie di misure di interesse per tutti i settori (produzione e trasformazione dell'energia, industria e costruzioni, residenziale, terziario, trasporti, agricoltura e gestione dei rifiuti) e comprendono, tra le altre cose, azioni integrate sulla mobilità nelle aree urbane e sul trasporto delle merci (locale e di media-lunga distanze). Inoltre tali azioni si integrano con quelle previste dal PNIEC considerato la stretta connessione tra le sorgenti di emissioni e le politiche e misure di riduzione delle stesse.

I dati riferiti al 2017¹ indicano in 338.773 tonnellate anno le emissioni complessive degli ossidi azoto (NO_x = NO + NO₂) che insistono sul territorio del bacino padano. Di queste il 48% (163.637 t/a) deriva dal trasporto stradale e un altro 14% da altre sorgenti mobili. Altre sorgenti importanti sono la combustione nell'industria (15%) e gli impianti per il riscaldamento civile (11%).

Delle 163.637 t/a il 92% è attribuibile ai veicoli alimentati a gasolio (38% agli autoveicoli, il 39% ai veicoli commerciali pesanti e agli autobus e il 15% ai veicoli commerciali leggeri).

Il trasporto su strada, sempre con riferimento al territorio del bacino padano, contribuisce alle emissioni dirette di particolato con una quota pari al 19% (13.169 t/a su un totale di 69.311 t/a). Di queste circa il 33% (circa 4.400 t/a) non è legato ai processi di combustione dei motori endotermici, ma deriva dai fenomeni di attrito correlati al movimento dei veicoli (rilascio di particelle da pneumatici e da sistemi frenanti).

¹ Marongiu, A. , Angelino, E. , Moretti, M. , Malvestiti, G. and Fossati, G. (2022) Atmospheric Emission Sources in the Po-Basin from the LIFE-IP PREPAIR Project. Open Journal of Air Pollution, 11, 70-83. doi: 10.4236/ojap.2022.113006.

Per quanto riguarda il PM₁₀ e il PM_{2.5} occorre ricordare che, per ridurre le concentrazioni in aria, non è sufficiente ridurre le emissioni del particolato direttamente emesso dalle varie sorgenti.

Fondamentale infatti è **ridurre contemporaneamente le emissioni di alcuni inquinanti gassosi che possono trasformarsi in atmosfera in fase solida per produrre nuove masse di particolato (secondario) tra i principali dei quali vi sono: ossidi di azoto, ossidi di zolfo, ammoniaca, composti organici volatili**. Queste sostanze contribuiscono in modo sostanziale, in particolare nelle condizioni meteo-climatiche che caratterizzano il bacino padano nel periodo ottobre - marzo, agli elevati livelli di particolato, in quanto, in atmosfera, come precedentemente riportato, attraverso processi chimico fisici, si trasformano in particelle liquide e solide, andando ad aumentare la concentrazione di massa del PM₁₀ e del PM_{2.5}, sotto forma principalmente di nitrato e solfato di ammonio e carbonio organico.

È ormai chiaro come i processi di cui sopra non seguano semplici modelli lineari di relazione causa-effetto. **Solo la contemporanea e sostanziale riduzione di tutti i precursori, rappresenta una soluzione efficace per la riduzione della concentrazione del particolato atmosferico.**

È per questo che le azioni individuate nei piani di risanamento per ridurre le concentrazioni di PM sono orientate non solo alla riduzione delle emissioni da traffico ma anche in larga parte:

- al settore del riscaldamento civile (che rappresenta il 56% delle emissioni totali di PM₁₀ nel bacino) con particolare riferimento ai dispositivi che utilizzano biomassa legnosa (responsabili del 97% delle emissioni dirette di PM₁₀ da questa fonte);
- al settore delle attività agricole e zootecniche (responsabile del 97% delle emissioni di ammoniaca e del 24% delle emissioni di composti organici volatili).

La complessa problematica relativa all'inquinamento diffuso da particolato in Pianura Padana, dunque, non dipende esclusivamente dal traffico veicolare in area urbana. La riduzione emissiva dovuta alle limitazioni strutturali della circolazione nei centri urbani maggiori, seppur significativa, non si può considerare determinante a conseguire, da sola, il rientro e il rispetto ai valori limite di protezione della salute vigenti. Le misure locali sul traffico urbano devono quindi essere accompagnate da politiche di risanamento a grande scala su tutti i settori che influenzano le concentrazioni di PM₁₀ (trasporti, riscaldamento domestico a biomasse legnose, comparto agro-zootecnico). Per tale motivo il contributo strutturale al risanamento della qualità dell'aria già avviato dalle Regioni con i propri Piani deve essere sostenuto a scala nazionale mediante il perseguimento degli obiettivi del Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico.

Si propone quindi che anche lo Stato, contestualmente a tutte le Regioni interessate dalle procedure di infrazione, proceda ad aggiornare il Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico (PNCA approvato con DPCM il 23 dicembre 2021, secondo quanto previsto dal Dlgs 81/2018 di recepimento della Direttiva (UE) 2016/2284 National Emission Ceiling), che rappresenta lo strumento principale a livello nazionale per conseguire miglioramenti della qualità dell'aria in tutto il territorio, con l'individuazione delle ulteriori risorse finanziarie necessarie all'attuazione dei Piani, anche alla luce dell'evoluzione normativa in corso.

ELEMENTI DEL DECRETO SU CUI PORRE L'ATTENZIONE

1. Vincolo su quattro regioni

L'Articolo 1 comma 1: 1. prevede che:

Al fine di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 in causa C-644/ 2018 e del 12 maggio 2022 in causa C-573/2019, le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna provvedono, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, ad aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria, modificando ove necessario i relativi provvedimenti attuativi.....omissis

Tale articolo e l'intero decreto legge, fa riferimento esclusivamente alle Regioni **Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna**. **Tuttavia le sentenze della** Corte di Giustizia dell'Unione Europea del 10 novembre 2020 in causa C-644/ 2018 e del 12 maggio 2022 in causa C-573/2019 si riferiscono anche ai superamenti dei valori limite in Regioni diverse da queste: Toscana, Umbria, Lazio, Campania, Puglia e Sicilia per quanto riguarda il PM10; Liguria, Toscana, Lazio, Sicilia per quanto riguarda l'NO₂. I superamenti del valore limite giornaliero permangono almeno fino al 2022, in diverse di queste regioni.

Vale la pena inoltre osservare, che almeno fino al 2022, il valore limite annuale, pari a 40 µg/m³ come media annua del biossido di azoto, è stato superato in diverse stazioni sul territorio nazionale; la quasi totalità dei superamenti sono stati registrati in stazioni orientate al traffico; alcuni di questi superamenti sono stati registrati in importanti aree urbane non appartenenti alle Regioni contemplate dal decreto: Genova, Firenze, Roma, Napoli, Catania e Palermo.

Diverse di queste Regioni, nei piani regionali predisposti ai sensi del D.Lgs 155/2010, prevedono misure di risanamento strutturali ed emergenziali che coinvolgono, tra gli altri, veicoli EURO 5 (M1, M2, M3 ed N1, N2 ed N3). Pertanto non è chiaro il motivo per cui quanto previsto dal Decreto debba essere applicato in via esclusiva alle Regioni **Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna**.

2. Tempi tecnici per l'aggiornamento dei piani di risanamento

Il citato articolo 1, prevede l'aggiornamento dei piani entro 6 mesi dall'entrata in vigore del Decreto.

Rileva che, ai piani che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, si applica la procedura di Valutazione Ambientale Strategica - VAS (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. art. 6 co. 2), definita dagli artt. 13-18 D.Lgs. 152/06 e ss. mm. ii. che prevedono una durata complessiva di 135 giorni, così suddivisi:

45 giorni per le consultazioni (fase di scoping);

45 giorni per le osservazioni a seguito della pubblicazione;

45 giorni per la fase di valutazione.

La normativa stabilisce che piani e programmi vengano sottoposti a una valutazione ambientale durante la fase preparatoria e anteriormente alla loro approvazione o all'avvio della relativa procedura legislativa. La VAS è, quindi, per il piano/programma un elemento costruttivo, valutativo, gestionale e di monitoraggio.

Sei mesi di tempo (dall'avvio dell'istruttoria alla delibera regionale di attuazione) per l'approvazione degli aggiornamenti dei piani che scaturiscono dall'emanazione del presente decreto appaiono insufficienti, anche in quei casi in cui l'avvio del procedimento per l'aggiornamento del Piano Regionale sia contestuale al procedimento di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), che prevede il coinvolgimento dei soggetti competenti in materia ambientale, gli enti territorialmente interessati e altri soggetti interessati all'iter decisionale e si conclude con il decreto di assoggettabilità o esclusione dalla procedura di VAS. È necessario chiarire le tempistiche relative all'aggiornamento dei piani ed in particolare se il termine di 6 mesi è da intendersi relativo all'adozione della proposta di piano da parte dell'Autorità competente, adozione da cui decorrono poi i termini della procedura di VAS di cui al Titolo II del D.Lgs. 152/06 s.m.i. In caso contrario si ritengono i termini della previsione legislativa troppo stringenti e tecnicamente non sostenibili.

3. Incertezza nell'applicabilità al caso dei provvedimenti emergenziali (limitazioni temporanee)

Si rileva che dalla lettura del comma 2 "2. *Nelle more dell'aggiornamento di cui al comma 1, le Regioni possono disporre la limitazione della circolazione stradale, nel periodo compreso tra il 1°*

ottobre e il 31 marzo di ciascun anno, anche delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria « Euro 5 », esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024. Con il provvedimento con cui si dispone la limitazione della circolazione stradale, si indicano le relative deroghe. La limitazione di cui al primo periodo si applica in via prioritaria alla circolazione stradale nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale, ricadenti in zone presso le quali risulta superato uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto NO₂” emerge un’incertezza nell’applicabilità.

Infatti i provvedimenti in parola, nei piani di risanamento vigenti, sono essenzialmente di due tipi:

- Strutturali: questi vengono presi qualora siano stati superati in una data zona delimitata ai sensi del D.Lgs 155/2010 e smi ai fini della valutazione della qualità dell’aria, uno o più dei *più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto NO₂ o di altri inquinanti tra cui il PM2.5 negli anni precedenti all’anno in cui il provvedimento viene reso esecutivo.*

Fanno parte di questi provvedimenti quelli che prevedono il divieto di circolazione per un intero periodo (e.g. 15 settembre – 15 aprile) in determinati orari.

- Emergenziali (o temporanei): questi vengono presi qualora siano stati superati o si preveda di superare, per un certo numero di giorni o per un certo numero di ore, in una data zona delimitata ai sensi del D.Lgs 155/2010 e smi ai fini della valutazione della qualità dell’aria, uno o più dei *seguenti valori limite come immediata conseguenza del superamento registrato:*
 - o Valore limite giornaliero del materiale particolato PM₁₀
 - o Valore limite orario del biossido di azoto NO₂

In sostanza quindi non è chiaro se alla luce del presente decreto debba essere prevista la revisione dei piani di risanamento anche per i provvedimenti emergenziali. Poiché non è esplicitato nel decreto il termine di applicabilità in questo caso specifico, sembrerebbe che tali provvedimenti emergenziali debbano comunque restare in vigore almeno fino alla modifica del piano.

4. Impossibilità di valutare preventivamente i potenziali effetti del Decreto

Tecnicamente, per poter valutare l’impatto del decreto sulla base di stime quantitative, occorrerà in primo luogo individuare la modalità con cui le Regioni coinvolte decideranno di modificare i piani attualmente in vigore. Sulla base della nuova programmazione sarà possibile elaborare degli scenari emissivi dai quali stimare, mediante l’uso di modelli, il mutato nuovo scenario.

Pertanto, allo stato attuale, non è possibile fornire alcuna valutazione sugli eventuali impatti positivi o negativi che potranno scaturire dal Decreto in esame.

Occorre peraltro considerare che, sulla base della pianificazione vigente si verificano casi diversi per ciascuna Regione, come sintetizzato nel seguito.

a. PIEMONTE (Contributo ARPA Piemonte alla memoria di SNPA per l’audizione in Senato sul DDL 870 in tema di qualità dell’aria e limitazioni alla circolazione stradale)

Limitazioni del traffico veicolare in Piemonte

Con deliberazione del Consiglio Regionale, n. 364-6854 del 25 marzo 2019 (Approvazione del Piano regionale di qualità dell’aria ai sensi della legge regionale 7 aprile 2000, n. 43), il Consiglio regionale ha adottato il Piano Regionale di Qualità dell’Aria (PRQA). All’interno del PRQA sono state previste misure che vanno ad intervenire sui diversi ambiti di interesse per la qualità dell’aria: agricoltura, energia industria, trasporti, riqualificazione urbana e comunicazione: in particolare delle quasi la metà delle misure di Piano (22 su 47) riguardano il settore dei

trasporti. Tra queste le misure strutturali di limitazione al traffico veicolare contemplate nell'Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure di risanamento della qualità dell'aria nel Bacino Padano, approvato con Deliberazione della Giunta Regionale 5 giugno 2017, n. 22-5139.

Con la Deliberazione della Giunta Regionale 25 settembre 2020, n. 14-1996 venivano aggiornate le misure di limitazione al traffico veicolare che, a partire dal 01 ottobre 2020, prevedevano le seguenti limitazioni strutturali:

- divieto di circolazione dalle ore 0:00 alle 24:00 di tutti i veicoli adibiti al trasporto di persone aventi al massimo 8 posti a sedere oltre il conducente e adibiti al trasporto merci con omologazione inferiore all' EURO 1, nonché di tutti i veicoli dotati di motore diesel adibiti al trasporto di persone aventi al massimo 8 posti a sedere oltre il conducente e adibiti al trasporto merci con omologazione inferiore o uguale a EURO 2;
- divieto di circolazione veicolare dalle ore 8:30 alle 18:30 nei giorni feriali dal lunedì al venerdì e nel solo periodo invernale (1° ottobre - 31 marzo) dei veicoli dotati di motore diesel adibiti al trasporto di persone aventi al massimo 8 posti a sedere oltre il conducente e adibiti al trasporto merci con omologazione uguale a EURO 3. Dal 1° gennaio 2021 il divieto sarà esteso ai veicoli dotati di motore diesel adibiti al trasporto di persone aventi al massimo 8 posti a sedere oltre il conducente e adibiti al trasporto merci con omologazione uguale a EURO 4;
- divieto di circolazione veicolare dalle ore 0:00 alle 24:00 nel solo periodo invernale (1° ottobre - 31 marzo) di tutti i ciclomotori e i motocicli adibiti al trasporto di persone o merci con omologazione inferiore ad EURO 1;

oltre a misure temporanee da attivarsi al raggiungimento delle soglie stabilite in relazione al "Nuovo Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel Bacino Padano":

- divieto di circolazione veicolare dalle 8:30 alle 18:30 per i veicoli adibiti al trasporto di persone venti al massimo 8 posti a sedere oltre il conducente dotati di motore diesel con omologazione uguale ad EURO 3, 4 e 5;
- divieto di circolazione veicolare dalle ore 8:30 alle 18:30 dal lunedì al venerdì, dei veicoli adibiti al trasporto merci dotati di motore diesel con omologazione uguale ad EURO 4, sino all'entrata in vigore del blocco strutturale a partire dal 1° gennaio 2021; al secondo livello il divieto è esteso anche al sabato ed ai festivi;
- divieto di circolazione veicolare dalle ore 8:30 alle 12:30 il sabato e nei giorni festivi, dei veicoli adibiti al trasporto merci dotati di motore diesel con omologazione uguale a EURO 3 ed EURO 4; al secondo livello il divieto è esteso anche agli EURO5.

Le limitazioni di cui sopra si applicavano ai comuni con popolazione maggiore di 20.000 abitanti, nei quali risultava superato uno o più valori limite del PM10 o del biossido di azoto NO₂ per almeno tre anni, anche non consecutivi, nell'arco degli ultimi cinque anni, individuati nell'Allegato 2 alla Deliberazione della Giunta Regionale 25 settembre 2020, n. 14-1996

Con la Deliberazione della Giunta Regionale 26 febbraio 2021, n. 9-2916 ("Disposizioni straordinarie in materia di tutela della qualità dell'aria ad integrazione e potenziamento delle misure di limitazione delle emissioni, strutturali e temporanee, di cui alla D.G.R. n. 14-1996 del 25 settembre 2020, e dei vigenti protocolli operativi"), venivano approvate disposizioni straordinarie per la qualità dell'aria ad integrazione e potenziamento delle misure vigenti, al fine di dare pronta esecuzione agli obblighi derivanti dalla sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea del 10 novembre 2020 (causa C-644/2018, per le violazioni dei valori limite del materiale particolato PM10), tenuto anche conto della procedura di infrazione n. 2015/2043 (causa C-573/19), per le violazioni del valore limite del biossido di azoto NO₂.

In particolare, le disposizioni inerenti le limitazioni del traffico veicolare vigenti sul territorio regionale, di cui ai punti 1 e 2 dell'allegato 1 alla deliberazione della Giunta Regionale n. 14-

1996 del settembre 2020, venivano estese territorialmente a tutti i Comuni localizzati nella zona denominata Agglomerato di Torino (codice zona IT0118) e ai Comuni con popolazione superiore a 10.000 abitanti, localizzati nelle zone, appartenenti alla medesima ripartizione, denominate Pianura (codice zona IT0119) e Collina (codice zona IT0120). In totale i comuni interessati dai provvedimenti di limitazione del traffico veicolare diventavano 76. Le limitazioni strutturali e temporanee venivano inoltre estese temporalmente, con valenza dal 15 settembre al 15 aprile dell'anno successivo. Al punto 2.3 della DGR n 9-2916 del 26 febbraio 2021 era altresì previsto l'anticipo al 2023 della limitazione strutturale alla circolazione per i veicoli EURO 5 diesel, inizialmente prevista dall'Accordo di bacino padano al 01 ottobre 2025.

In seguito all'emanazione del Decreto-Legge n. 121 del 12 settembre 2023, recante: "Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale", la Regione Piemonte con Deliberazione della Giunta Regionale 13 settembre 2023, n. 23-7444 ha disposto, in attuazione dell'art. 1, comma 2 del suddetto Decreto di eliminare il punto 2.3. dell'Allegato A della DGR 26 febbraio 2021, n. 9-2916, riguardante l'anticipo al 15 settembre 2023 della limitazione alla circolazione per i veicoli EURO 5 diesel.

Rimangono in vigore le limitazioni temporanee alla circolazione dei veicoli EURO 5 diesel nel caso di attivazione del raggiungimento delle soglie stabilite in conformità alla Deliberazione della Giunta Regionale 26 febbraio 2021, n. 9-2916, nei comuni ove tale limitazione è prevista da specifiche ordinanze, adottate in relazione alle disposizioni regionali.

b. LOMBARDIA (Contributo ARPA Lombardia alla memoria di SNPA per l'audizione in Senato sul DDL 870 in tema di qualità dell'aria e limitazioni alla circolazione stradale)

Con il vigente Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria (PRIA), approvato con DGR della Lombardia n. 593 del 6.9.2013, aggiornato con DGR della Lombardia n. 449 del 2.8.2018 e attuato con un percorso di progressive delibere attuative, di cui l'ultima approvata con DGR della Lombardia n. 1008 del 25.9.2023, Regione Lombardia, coinvolta sia nella procedura di infrazione relativa al PM10 che in quella relativa all'NO2, ha messo in atto e programmato una serie di azioni strutturali sia sui trasporti che sugli altri settori considerati strategici per l'inquinamento da ossidi di azoto e da polveri sottili.

In particolare, per quanto riguarda il traffico veicolare, sono in vigore tutto l'anno le limitazioni della circolazione per i veicoli più inquinanti - benzina euro 0 e 1, diesel euro da 0 a 3 - nei 209 Comuni di Fascia 1 e nei 361 Comuni di Fascia 2. Le Fasce 1 e 2 sono state definite dalla DGR della Lombardia n. 2578 del 31.10.2014 e includono una popolazione rispettivamente pari a 5.223.976 abitanti in fascia 1 e 2.245.278 abitanti in fascia 2, dati ISTAT2020 per un totale complessivo pari a circa il 75% della popolazione lombarda. È altresì prevista la limitazione della circolazione per i veicoli euro 4 diesel nei 209 Comuni di Fascia 1 e nei 5 Comuni di Fascia 2 con oltre 30.000 abitanti (Varese, Lecco, Vigevano, Abbiategrasso e S. Giuliano Milanese). La DGR n. 1008 ha infine disposto anche la limitazione strutturale dei veicoli Euro 0 e 1 GPL e metano dal 1° aprile 2024. Le limitazioni della circolazione e dell'utilizzo dei veicoli si applicano nelle giornate dal lunedì al venerdì, escluse quelle festive infrasettimanali, dalle ore 7,30 alle ore 19,30. Nel PRIA di Regione Lombardia è inoltre prevista l'introduzione del blocco strutturale dei veicoli Euro 5 diesel, a far data dal 1° ottobre 2025, come previsto dall'Accordo di Bacino Padano del 2017.

Con la stessa DGR n. 1008 del 25 settembre 2023 è inoltre stato aggiornato il sistema per l'individuazione e la gestione delle situazioni di perdurante accumulo degli inquinanti, in attuazione degli accordi di bacino padano per il miglioramento della qualità dell'aria. Le procedure si applicano nel semestre invernale dal 1° ottobre al 31 marzo dell'anno successivo. Le misure si articolano su due livelli in base al superamento continuativo del limite giornaliero per il PM10 (50 µg/m³) registrato dalle stazioni di riferimento (per almeno 4 giorni si attiva il 1° livello, per almeno 7 giorni si attiva il 2° livello). Le misure temporanee si applicano a tutti i Comuni del territorio provinciale

interessato dall'attivazione delle misure, ad esclusione delle misure di limitazione del traffico che si applicano nei Comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti appartenenti alle Fasce 1 e 2. Le limitazioni temporanee relative al settore del traffico si applicano nella fascia diurno di limitazione, dalle ore 7.30 alle 19.30, e riguardano gli autoveicoli di tutte le categorie di classe Euro 0 e 1 di tutte le alimentazioni e di classe Euro 2, 3 e 4 alimentati a gasolio. Le limitazioni si applicano anche ai veicoli Euro 4 diesel dotati di FAP, indipendentemente dai valori di emissione. Le altre limitazioni riguardano, in particolare, il divieto di spandimento dei reflui zootecnici (ad eccezione di iniezione diretta o interrimento immediato), il divieto totale di combustione all'aperto e il divieto di utilizzo dei generatori a biomassa per classi emissive inferiori a 4 e 5 stelle in base al livello di attivazione.

c. VENETO (Contributo ARPA Veneto alla memoria di SNPA per l'audizione in Senato sul DDL 870 in tema di qualità dell'aria e limitazioni alla circolazione stradale)

Con il vigente Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria, che per altro ha già intrapreso l'iter di aggiornamento, e con il provvedimento DGRV 238/2021, la Regione Veneto, coinvolta nella procedura di infrazione relativa al PM10 (non in quella relativa all'NO₂), ha messo in atto e programmato una serie di azioni strutturali sia sui trasporti che sugli altri settori considerati strategici per l'inquinamento da particolato.

Con particolare riferimento al traffico veicolare nelle aree urbane degli agglomerati e nei Comuni con popolazione maggiore di 30'000 abitanti, sono previste limitazioni strutturali della circolazione veicolare vigenti dal 1 ottobre al 30 aprile di ogni anno che coinvolgono, per quanto riguarda i veicoli diesel, le categorie da Euro 0 a Euro 4. Queste limitazioni, che in Veneto attualmente coprono già un arco temporale maggiore di quanto previsto dall'Accordo di Bacino (da ottobre ad aprile, invece che da ottobre a marzo), sono già estese ai veicoli diesel Euro 5 durante gli episodi di inquinamento acuto e sono accompagnate da misure di incentivazione al rinnovo del parco veicolare sia passeggeri che commerciale. Sono già stati programmati ulteriori interventi volti a favorire la riduzione della percorrenza veicolare verso altre forme di mobilità sostenibile, sia merci che passeggeri, oltre al potenziamento delle infrastrutture di ricarica elettrica e di distribuzione di carburanti alternativi. La Regione Veneto sta dunque considerando l'introduzione del blocco strutturale dei veicoli E5 diesel, a far data dal 1 ottobre 2025, come previsto dall'Accordo di Bacino Padano del 2017.

Infine, nell'ambito del supporto che l'Agenzia fornisce alla Regione nella Redazione dei Piani Aria, si evidenzia che le valutazioni tecnico-scientifiche alla base della pianificazione di settore (definizione dello stato di qualità dell'aria degli scenari emissivi di piano, ecc.), sono difficilmente conciliabili con i 6 mesi di tempo previsti dal DDL per un eventuale aggiornamento di Piano, anche non considerando i tempi procedurali legati alla Valutazione Ambientale Strategica.

d. EMILIA ROMAGNA (Contributo ARPAE Emilia Romagna alla memoria di SNPA per l'audizione in Senato sul DDL 870 in tema di qualità dell'aria e limitazioni alla circolazione stradale)

In regione Emilia-Romagna vige attualmente il piano PAIR 2020 ed è stato adottato ma non ancora approvato il PAIR 2030.

Il piano PAIR 2020, nella forma tuttora vigente, tra le misure di limitazione alla circolazione in ambito urbano per i comuni aderenti al piano (popolazione superiore a 30000 abitanti, comuni appartenenti all'agglomerato di Bologna e comuni aderenti volontari) prevede:

- un ampliamento delle classi di veicoli oggetto di limitazione strutturale nel periodo autunno-inverno alle autovetture diesel Euro 5 entro il 2025
- interventi di carattere emergenziale in caso di superamento continuativo del valore limite giornaliero di PM10 nel periodo autunno-inverno, che comprendono la limitazione dei veicoli diesel Euro 5 nei centri urbani individuati dal 1° gennaio 2023.

L'accordo di bacino padano (fra le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna) del 25/9/2017 prevedeva l'inizio del blocco dei diesel Euro 5 strutturale entro il 1° ottobre 2025.

Il PAIR 2030, in corso di approvazione, conferma la misura strutturale relativa ai veicoli diesel Euro 5 (Articolo 12 delle Norme Tecniche di Attuazione, Limitazioni alla circolazione dei veicoli privati nel centro abitato) che entrerà in vigore il 1° ottobre 2025.

La regione Emilia-Romagna risulta allineata con il DDL per l'applicazione del blocco strutturale a decorrere dal 1 ottobre 2025. Tuttavia, qualora si chiarisca che il DDL riguarda tutte le limitazioni comprese quelle emergenziali, si evidenzia una potenziale criticità dovuta al fatto che misure emergenziali sono già in vigore e sono state trasmesse alla commissione europea ufficialmente in risposta alla sentenza di condanna.