

PIANO PROVINCIALE DI TUTELA DELLA QUALITÀ DELL'ARIA

REPORT PROCESSO PARTECIPATIVO

strumenti e organizzazione

INDICE

Contesto
Strumenti
Dati statistici del processo partecipativo
Criteri di valutazione dei contributi raccolti
Analisi e valutazione dei contributi raccolti
Risposte

-----oOo-----

Contesto

La partecipazione è intesa come strumento per la definizione di scelte pubbliche attraverso il contributo di cittadini e di portatori di interesse.

La definizione di "processo partecipativo" riportata nell'Osservatorio provinciale della partecipazione (<https://iomap.partecipa.tn.it/>) si riferisce a un "percorso di discussione organizzata, avviato con riferimento all'adozione di un atto di natura amministrativa e all'assunzione di decisioni pubbliche di competenza delle comunità, in cui si mettono in comunicazione i soggetti e le istituzioni del territorio per favorire il conseguimento di una serie di obiettivi"; tale processo si chiude con la restituzione al pubblico dell'elaborazione di tutti i contributi raccolti, analizzati e valutati secondo criteri di pertinenza e di coerenza con l'atto posto a partecipazione.

La fase partecipativa e di consultazione pubblica cui è stato sottoposto il Piano provinciale di tutela della qualità dell'aria era prevista nella d.G.P. n.1904 del 16 novembre 2017, con la quale la Giunta Provinciale della Provincia autonoma di Trento ha adottato in via preliminare il Piano stesso. La Giunta Provinciale ha incaricato il Dipartimento Territorio, ambiente, agricoltura e foreste, in collaborazione con l'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente (di seguito APPA) e l'UMST Valutazione attività normativa, trasparenza e partecipazione, di procedere alla fase di partecipazione e consultazione pubblica sulla proposta di Piano, disponendone la pubblicazione nelle forme previste dalla legge. La Giunta ha inoltre demandato all'APPA la fase istruttoria per l'approvazione definitiva del Piano, con la valutazione delle osservazioni raccolte nella fase di consultazione pubblica.

La necessità di assicurare la partecipazione è altresì esplicitata nell'Art 9, comma 7 del D.Lgs.155/2010: "Ai fini dell'elaborazione e dell'attuazione dei piani previsti dal presente articolo le regioni e le province autonome assicurano la partecipazione degli enti locali interessati mediante opportune procedure di raccordo e concertazione, ai sensi della normativa vigente", nonché nell'Appendice IV del medesimo decreto dove la partecipazione e il coinvolgimento delle parti sociali e del pubblico sono citati tra i principi generali cui le regioni e le province autonome si devono attenere nella redazione di piani di qualità dell'aria.

Strumenti

Il processo partecipativo dedicato al Piano provinciale di tutela della qualità dell'aria ha visto l'attivazione di diversi strumenti: richiesta formale di un parere in merito al documento di Piano ai soggetti competenti, incontri pubblici destinati principalmente agli enti locali e agli stakeholders tecnici, eventi sul territorio per far conoscere alla cittadinanza le misure proposte nel Piano, ecc. Per facilitare la partecipazione della cittadinanza è stato predisposto un portale web dedicato ai principali contenuti del Piano ed è stata messa a disposizione una piattaforma di partecipazione online, ioPartecipo.

Il **portale dedicato al Piano** (<https://pianoaria.provincia.tn.it/>) è stato ideato al fine di presentare e spiegare i principali contenuti del Piano in forma divulgativa e comunicativa verso i referenti di settore ed i cittadini.

Il portale, attivo da metà dicembre 2017, è strutturato in diverse sezioni e sottosezioni:

- Il Piano: obiettivi generali e specifici, normativa di riferimento, qualità dell'aria in Trentino, settori di intervento;
- Approfondimenti: Valutazione Ambientale Strategica, accordi interregionali, progetti europei;
- Processo partecipativo;
- News.

Dal portale è possibile consultare la documentazione completa del Piano e del Rapporto Ambientale relativo alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, nonché accedere direttamente alla piattaforma di partecipazione online dedicata ioPartecipo (<https://pianoaria.partecipa.tn.it/>).



Figura 1: portale dedicato al Piano

La **Piattaforma “IoPartecipo”** (<https://pianoaria.partecipa.tn.it/>) è uno strumento web di partecipazione online messo a disposizione dalla Provincia autonoma di Trento, strutturato in modo intuitivo e lineare.

Una schermata introduttiva descrive il Piano e le modalità e tempistica per la partecipazione.

Cliccando su uno dei 5 settori di intervento che compongono il Piano, lo strumento porta al dettaglio delle misure del singolo settore; complessivamente sono presenti 16 misure. Cliccando sul bottone “documenti ricevuti” si possono consultare i documenti ricevuti via email e messi online per trasparenza.

Per ciascun settore e per ciascuna misura, i cittadini hanno avuto la possibilità di esprimere il proprio contributo, a partire dalle proprie esperienze e competenze, e apportare nuove idee sottoforma di valutazioni, commenti e proposte di nuove misure.

Dopo una rapida registrazione, necessaria per garantire un adeguato supporto ai partecipanti e raccogliere dati statistici, il cittadino ha potuto:

- valutare ciascuna misura tramite uno strumento a supporto della valutazione (“triangolo responsivo”) relativo alla comprensione delle proposte (“chiaro/non chiaro”) e al grado di condivisione delle stesse (“concordo – non concordo”),
- commentare la singola misura, inserire dei riferimenti, dei link o dei materiali a supporto,
- inserire nuove proposte (misure), che a loro volta possono essere valutate e commentate.

Per consultare le misure, le valutazioni ed i commenti non era necessario iscriversi.

La piattaforma ioPartecipo gestisce tutto nella massima trasparenza: le nuove misure inserite, i commenti e le valutazioni esposte da chi si è registrato, vengono pubblicate direttamente on-line sulla piattaforma e sono visibili a tutti.

Per facilitare l'eventuale invio di documenti più strutturati o di maggiori dimensioni, è stato attivato un indirizzo email dedicato (pianoaria@provincia.tn.it).

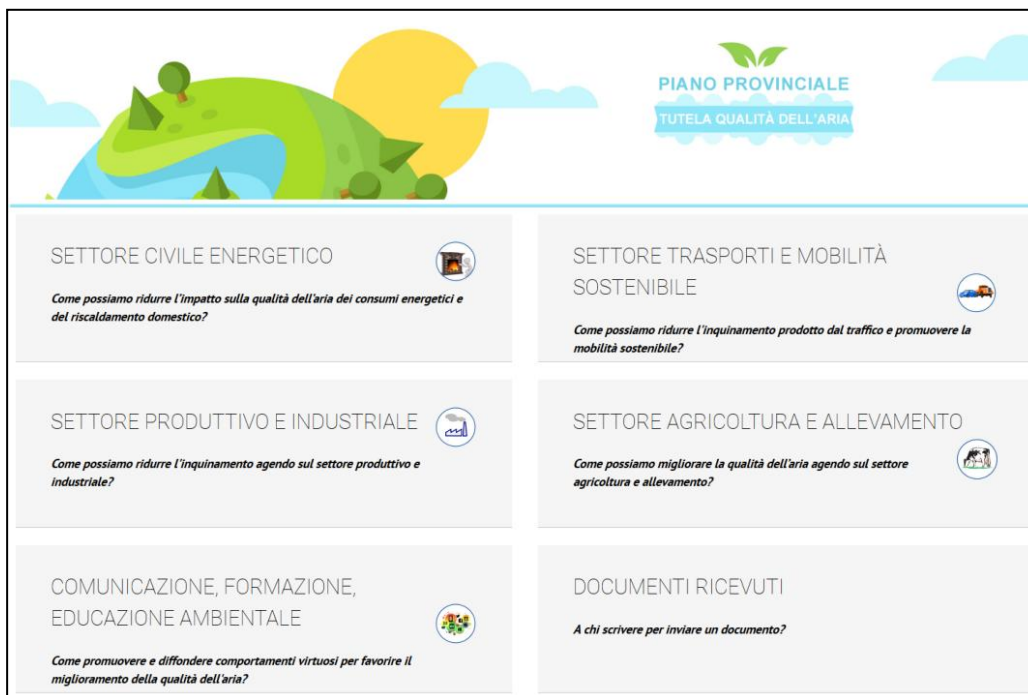


Figura 2: piattaforma ioPartecipo

La piattaforma ioPartecipo è rimasta attiva per 2 mesi, dal 22 gennaio al 23 marzo 2018, ed in questo periodo sono stati attivati numerosi **canali informativi** per far conoscere alla cittadinanza la modalità di partecipazione mediante l'uso della piattaforma online. Sono stati utilizzati i canali informativi istituzionali della Provincia (comunicati stampa, banner permanente sul sito istituzionale della Provincia, news e approfondimenti sul sito istituzionale di APPA, video intervista all'Assessore provinciale alle infrastrutture e all'ambiente, ecc), newsletter e articoli dedicati (newsletter APPAInforma, che conta 634 iscritti, newsletter APPA di educazione ambientale, con i suoi 2341 iscritti, newsletter del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente SNPA che conta 77220 iscritti, di cui 800 in Trentino-Alto Adige), social network della Provincia (Facebook, Twitter, Whatsapp), informative rivolte agli educatori ambientali di APPA direttamente coinvolti in attività di educazione ambientale nelle scuole, ecc.

Tali canali di informazione sono stati utilizzati ripetutamente durante la fase partecipativa, con numerosi solleciti e *reminder*, ripresi dai quotidiani locali. È stata chiesta anche la collaborazione degli enti locali e degli stakeholders (enti di ricerca, associazioni, ecc), cui è stato fornito materiale da diffondere attraverso i propri canali.

Al percorso partecipativo è stato dato spazio anche durante gli **eventi sul territorio** organizzati da APPA su mandato dell'Assessorato alle infrastrutture e all'ambiente, finalizzati a divulgare i contenuti del Piano e strutturati in diversi eventi pubblici distribuiti su tutto il territorio trentino nel periodo gennaio-giugno 2018. I temi tecnici propri del Piano (buone pratiche di combustione della legna negli impianti domestici, riqualificazione energetica degli edifici, mobilità sostenibile), supportati da materiale cartaceo, flyers e approfondimenti scientifici, sono stati accompagnati da informazioni divulgative degli strumenti partecipativi messi a disposizione della cittadinanza.

Nel periodo corrispondente al percorso partecipativo sono stati organizzati 3 eventi: venerdì 26 gennaio 2018 a Cavalese, sabato 17 marzo 2018 a Trento e domenica 18 marzo 2018 a Storo.

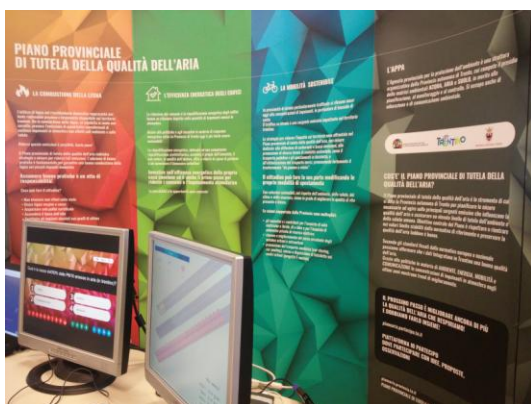


Figura 3: Cavalese, 26 gennaio 2018



Figura 4: Trento, 17 marzo 2018



Figura 5: Trento, 17 marzo 2018



Figura 6: Storo, 18 marzo 2018

Dati statistici del processo partecipativo

Il sito web dedicato al Piano [<https://pianoaria.provincia.tn.it/>] è stato pubblicato online il 15 dicembre 2017 e da tale data alla conclusione del processo partecipativo (23 marzo 2018) sono stati registrati 1600 accessi, di cui 1011 accessi di singoli utenti e circa 5300 visualizzazioni di pagina. Nonostante il target principale fossero i residenti in Trentino, ai quali corrispondono circa il 60% degli accessi, è interessante notare anche accessi da fuori provincia: circa 7% dall'Alto Adige, 10% dal Veneto e 10% dalla Lombardia.

La piattaforma online io Partecipo [<https://pianoaria.partecipa.tn.it/>], attiva per 2 mesi dal 22 gennaio al 23 marzo 2018, ha registrato 1097 accessi, di cui 718 accessi di singoli utenti. Si sono registrati 29 utenti, abilitandosi quindi ad inserire commenti o valutazioni, di cui 26 come privati cittadini e 3 come associazioni.

Complessivamente, sono stati inseriti più di 100 contributi, dei quali 47 contributi scritti (tra commenti alle misure proposte nel Piano, nuove proposte e commenti alle nuove proposte) e poco più di 60 valutazioni, espresse tramite il triangolo “chiaro - non chiaro”, “concordo – non concordo”.

La maggior parte delle proposte e delle opinioni hanno interessato il *settore trasporti e mobilità sostenibile*: praticamente tutte le misure del Piano relative a questo settore sono state commentate e sono state inserite 13 nuove proposte, alcune delle quali hanno movimentato a loro volta commenti e opinioni. Anche il *settore civile energetico* ha riscosso interesse, con 3 commenti sulle misure di Piano e 5 nuove proposte; si riscontrano però pochi contributi in merito al tema della combustione a legna negli impianti domestici, uno dei settori centrali del Piano stesso. I settori *produttivo e industriale* e *agricoltura e allevamento* sono risultati pressoché privi di riscontro, forse per la forte specificità dei temi trattati, mentre il settore trasversale della *comunicazione, informazione, formazione ed educazione ambientale* ha movimentato alcune opinioni.

La valutazione espressa relativamente alle 16 misure del Piano, dal punto di vista della chiarezza del contenuto e del grado di condivisione, è risultata positiva: sono state espresse 35 valutazioni, di cui sono il 71% dei partecipanti si è dichiarato “pienamente d'accordo” ed il 15% “d'accordo con qualche riserva”; 1 valutazione è risultata poco chiara, 1 valutazione è risultata in completo disaccordo e 3 valutazioni hanno valutato chiara la misura ma non hanno espresso una propria posizione.

Il *settore trasporti e mobilità sostenibile* è risultato il più dibattuto (23 valutazioni), seguito dal *settore comunicazione, informazione e educazione ambientale* (5 valutazioni) e dal *settore civile-energetico* (3 valutazioni).

La valutazione espressa per le 23 nuove misure proposte dai cittadini è risultata anch'essa positiva: sono state espresse 27 valutazioni, di cui il 66% “pienamente d'accordo”, il 18% variano tra completo disaccordo e non comprensibilità; a queste si sommano 3 valutazioni “d'accordo con qualche riserva”. Anche in questo caso il settore più dibattuto è stato il *settore trasporti e mobilità sostenibile* (24 valutazioni), seguito dal *settore civile-energetico* (3 valutazioni).

Criteri di valutazione dei contributi raccolti

Tutti i commenti e le nuove proposte inserite nella piattaforma ioPartecipo sono stati esaminati e ponderati, valutando l'opportunità o meno di considerare come accolte le osservazioni nel documento di Piano in base ai seguenti criteri:

- coerenza con i principi e i contenuti propri della pianificazione della qualità dell'aria, ai sensi della normativa di riferimento (D.Lgs. 155/2010); eventuali contributi riguardanti altre matrici ambientali o ambiti d'intervento diversi vengono inoltrati ai servizi e dipartimenti provinciali competenti;
- coerenza con le strategie contenute nel Piano provinciale di tutela della qualità dell'aria;
- livello di dettaglio e di operatività in linea con le altre misure presenti nel Piano provinciale;
- evidenza scientifica degli elementi riportati a supporto delle proposte o osservazioni.

Analisi e valutazione dei contributi raccolti

Si valuta positivamente la qualità dei commenti ricevuti in quanto la maggior parte di essi sono risultati coerenti con i criteri sopraindicati. In totale, si sono registrati 47 contributi scritti, di cui 13 commenti alle misure proposte nel piano, 23 nuove proposte e 11 commenti relativi alle nuove proposte.

Di questi 47 contributi, 18 sono risultati coerenti sia con i principi e i contenuti della pianificazione della qualità dell'aria, che con le strategie contenute nel Piano provinciale. Ribadendo e rafforzando elementi propri del Piano, tali osservazioni esprimono un'ampia condivisione delle misure di riduzione dell'inquinamento proposte.

11 commenti, pur coerenti, presentano un livello operativo e di dettaglio considerato eccessivo rispetto alle altre misure proposte nel Piano oppure sono focalizzati su temi non di stretta competenza della pianificazione della qualità dell'aria. In molti casi i commenti riguardavano iniziative proprie di un piano della mobilità o di viabilità, rispetto ad un piano di natura strettamente ambientale. In tali casi, i contributi sono stati esplicitamente considerati coerenti con il Piano ed inoltrati ai Servizi e Dipartimenti provinciali di competenza, in modo che ne possano tenere conto nelle loro strategie operative.

La maggior parte dei contributi forniti, 29 su 47, corrispondenti a più del 60%, risultano quindi coerenti i principi, i contenuti e con le strategie contenute nel Piano e sono in esso di fatto accolti. Ciò dimostra un'ampia condivisione delle misure proposte per la riduzione dell'inquinamento e per il mantenimento del buono stato della qualità dell'aria nel territorio trentino.

Infine, 18 commenti non sono stati ritenuti ammissibili in quanto le osservazioni sono state ritenute non coerenti con le finalità o le strategie del Piano, non supportate da basi scientifiche o perché non attinenti alla normativa di riferimento (D.Lgs. 155/2010). Solo in un caso è stato ritenuto di non fornire risposta puntuale considerati i toni poco appropriati dell'osservazione.

Descrivendo le valutazioni fatte per settore di intervento, si evidenzia come per il settore civile-energetico siano stati accolti 5 contributi, mentre 5 sono stati ritenuti non ammissibili. Per il settore trasporti e mobilità sostenibile, 22 contributi sono stati accolti in quanto coerenti e 9 non ammissibili. I due contributi nel settore produttivo-industriale sono stati valutati come non attinenti la normativa di riferimento. Nel settore comunicazione, informazione, formazione ed educazione

ambientale i due contributi pervenuti sono stati accolti, mentre i contributo pervenuti tramite l'indirizzo e-mail dedicato sono stato considerati non ammissibili.

Nelle pagine seguenti vengono riportate le valutazioni riguardo ai contributi raccolti nella fase partecipativa, in forma di risposta puntuale a ciascun commento e proposta espressi nella piattaforma ioPartecipo, esplicitando quali contributi sono stati accolti in quanto coerenti, quali non ammissibili, e in quali casi sono stati inoltrati ai Servizi di competenza.

SETTORE CIVILE ENERGETICO

Come possiamo ridurre l'impatto sulla qualità dell'aria dei consumi energetici e del riscaldamento domestico



Misura CIV1: Promozione del risparmio energetico e della riqualificazione energetica degli edifici

Questa misura concorre a declinare la strategia che prevede di migliorare le prestazioni energetiche ed emissive degli edifici e degli impianti termici.

Promuovere la progettazione di "nearly-zero energy building" (ai sensi della Direttiva 2010/31/UE che introduce l'obbligo di costruire edifici solo ad "energia quasi zero" a partire dal 2020) per conseguire una reale **riduzione dei consumi negli edifici di nuova costruzione**.

Promuovere la **riqualificazione del patrimonio edilizio esistente**, sia pubblico che privato.

Sensibilizzare la cittadinanza e **promuovere buone pratiche per il risparmio energetico** in modo da favorire un effettivo cambiamento di abitudini capace di generare una minore domanda energetica e stili di vita sostenibili dal punto di vista energetico e ambientale.



Valutazioni alla misura proposta nel Piano

2 sono pienamente d'accordo

1 sono d'accordo con qualche riserva

Commenti alla misura proposta nel Piano

L'iniziativa della PAT "Il Tuo Condominio Green" prevede alcuni requisiti per la concessione del contributo tra cui l'obbligatoria presenza dell'amministratore condominiale. In questo modo sono però tagliati fuori i condomini cd. minimi (con non più di otto condòmini) che spesso non hanno un amministratore. Non conoscendo le caratteristiche dei condomini trentini mi azzarderei a dire che questo criterio adottato dalla PAT potrebbe discriminare le realtà di montagna che difficilmente ospitano palazzi con più di otto condòmini. Proposta: eliminare l'obbligatorietà dell'amministratore condominiale.

Tiziano Berlanda

L'osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di migliorare le prestazioni energetiche ed emissive degli edifici e degli impianti termici (paragrafo 6.3.7).


Il contributo fornisce un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte e, inoltre, fornisce elementi di approfondimento riguardanti una specifica iniziativa provinciale ("Il tuo Condominio Green") che compete ad un livello operativo diverso da quello proprio della pianificazione di tutela della qualità dell'aria. L'osservazione viene pertanto indirizzata ai Servizi provinciali cui compete l'iniziativa "Il tuo Condominio Green" che sapranno valutare la proposta e tenerne opportunamente conto.

Vale per tutti i settori, bisogna penalizzare chi inquina di più ed incentivare come si fa in Svizzera gli impianti Geotermici energia pulita sfruttando il calore della terra.

Giuseppe Spazzali

L'osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di promuovere fonti di energia rinnovabile (paragrafo 6.3.8), e fornisce un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte.

La promozione delle fonti rinnovabili va declinata nella valorizzazione delle tipologie di energie rinnovabili maggiormente adatte al contesto territoriale, tenendo opportunamente conto di tutte le possibili implicazioni ambientali.

Misura CIV2 - Rinnovo dei generatori di calore domestici a legna	
Nessuna valutazione espressa, nessun commento ricevuto	
Misura CIV3 - Sensibilizzazione della popolazione su buone pratiche di combustione della legna	
Nessuna valutazione espressa, nessun commento ricevuto	
Misura CIV4 - Rafforzamento del ruolo professionale di fumisti e spazzacamini e dei meccanismi di controllo sull'adozione di pratiche corrette	
Nessuna valutazione espressa, nessun commento ricevuto	
Misura CIV5 - Garantire la sostenibilità ambientale degli impianti di produzione di energia, inclusi teleriscaldamenti, alimentati con fonti rinnovabili	
<p>Questa misura concorre a declinare la strategia che prevede di promuovere le fonti di energia rinnovabili.</p> <p>Garantire la sostenibilità ambientale degli impianti di produzione di energia adottando tutti gli accorgimenti tecnici idonei e, in una visione progettuale e gestionale integrata, considerare gli aspetti socio-economici alla base di una reale sostenibilità e accettabilità dell'impianto stesso.</p> <p>Promuovere un'attenta applicazione della normativa vigente relativa agli impianti sull'applicazione delle migliori tecniche esistenti nel settore (BAT); il rispetto dei limiti in emissione stabiliti dalla normativa e dall'autorizzazione alle emissioni, ove prevista; la valutazione dell'impatto ambientale in sede di procedura di localizzazione, di verifica ambientale, di procedura di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) e di VAS (Valutazione Ambientale Strategica), con l'adozione di idonee tecniche modellistiche e con un confronto con la letteratura di settore, ove opportuno.</p> <p>Promuovere la tracciabilità dell'approvvigionamento di materia prima e garantire l'utilizzo dei soli combustibili ammessi dalla normativa di settore e dai provvedimenti autorizzativi. Nella gestione degli impianti a biomassa legnosa va promossa e valorizzata la filiera corta, nonché la certificazione del prodotto e dell'origine, stimando il contributo emissivo dell'intera filiera (produzione, trasporto, smaltimento dei residui, ecc).</p> <p>Promuovere la progettazione e la costruzione di impianti centralizzati alimentati a biomassa legnosa associati al teleriscaldamento e di impianti alimentati anche da reflui zootecnici/biomassa vegetale/FORSU per la produzione di biogas da valorizzare energeticamente e/o biometano. Per garantire la sostenibilità sociale dell'impianto, supportata dall'accettazione da parte della comunità locale, promuovere l'informazione e la divulgazione di dati tecnico-ambientali scientificamente validi e verificabili, la partecipazione della cittadinanza nei processi decisionali e la promozione di incontri sul territorio.</p> <p>Promuovere la collaborazione tra diversi Servizi provinciali ed enti competenti in materia per garantire un approccio realmente integrato a livello di pianificazione.</p>	
	<p>Valutazioni alla misura proposta nel Piano</p> <p>1 sono pienamente d'accordo</p> <p>1 sono d'accordo con qualche riserva</p>

Commenti alla misura proposte nel Piano

E' importante che la soluzione del teleriscaldamento dimostri anche l'efficienza energetica, in quanto le reti di trasporto e distribuzione del calore costituiscono una ulteriore perdita del sistema (in genere è stimabile in un 10-15% circa). Si deve infatti evitare un consumo energetico superiore a quello già in essere

Leonardo Benedusi

L'efficiamento energetico dei teleriscaldamenti è un parametro preso in considerazione e normato nell'Allegato 2 del PEAP 2013-2020 (Piano Energetico Ambientale Provinciale), dove sono fissate le soglie minime di rendimento energetico che un teleriscaldamento, qualunque sia il combustibile utilizzato, deve rispettare per ottenere le necessarie autorizzazioni.

Fatta questa precisazione, si ritiene che l'osservazione pervenuta sia coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di promuovere fonti di energia rinnovabile (paragrafo 6.3.8), e che fornisca un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte.

NUOVE PROPOSTE

1 - COMBUSTORE

E' un tipo di "stufa", che verrà presentata a Torino il giorno 24 febbraio (sabato), mi riservo di dare maggiori informazioni dopo questa data. Da quello che ho capito, il combustore serve a bruciare di tutto,olio esausto, immondizie, plastiche varie ecc. non ci sono emissioni di fumi dannosi o gas tossici, produce acqua calda, ed energia elettrica fino a 10 Kwh. Non vi so dire di più. Appena riuscirò ad averla per uso personale, potrò mandarvi la foto e le caratteristiche tecniche.

Mario Fedel

L'osservazione non è supportata da evidenze o approfondimenti scientifici e pertanto non si ritiene che fornisca elementi o valutazioni tali da essere integrati nel Piano.

Si evidenzia inoltre che la combustione domestica di rifiuti rappresenta un reato.



Valutazioni alla nuova proposta COMBUSTORE

- 1 sono in completo disaccordo
- 1 la proposta è incomprensibile

Commenti alla nuova proposta COMBUSTORE

[commento all'osservazione "combustore"]

Si tratta di inceneritori di rifiuti, magari più efficienti ma le emissioni ovviamente non possono essere evitate. Ricordiamoci sempre che per salvare l'Homo sapiens bisogna uscire dalle combustioni e non incentivarle. Questi impianti dovranno terminare i rifiuti residui a valle di una politica rigenerativa (economia circolare) in cui il rifiuto sarà materiale di post - consumo perfettamente reinseribile nel sistema produttivo. Monitoriamo affinché questi impianti facciano il loro compito, cioè quello "affamare" loro stessi.

AS Pro Ledro

Il commento mira a contestualizzare da un punto di vista tecnico l'osservazione "combustore". Non si ritiene che l'osservazione fornisca elementi o valutazioni tali da essere integrati nel Piano.

[commento all'osservazione "combustore"]

stento a credere che un combustore non determini emissioni inquinanti, soprattutto se brucia rifiuti. Credo che sia opportuno che vengano prodotti dati reali per dimostrarlo. Inoltre, dal punto di vista normativo, andrebbe considerato a tutti gli effetti un inceneritore di rifiuti ai sensi del D.Lgs. 152/06 con tutto ciò che ne consegue.

Leonardo Benedusi

Il commento mira a contestualizzare da un punto di vista tecnico e normativo l'osservazione "combustore". Non si ritiene che l'osservazione, pur pertinente, fornisca elementi o valutazioni tali da essere integrati nel Piano.

2 - VERIFICA QUALITÀ ARIA PIANA CIRÈ DI PERGINE

Verifica qualità aria zona produttiva Cirè di Pergine Buongiorno, sono un residente della zona limitrofa di Cirè, mi chiedo per curiosità se è stato mai fatto un monitoraggio della qualità dell'aria nella zona limitrofa all'area produttiva che insiste sul territorio di Pergine Valsugana dove sono presenti numerosi camini industriali per la produzione di vetro e pallet. Il motivo di questa curiosità risiede nel fatto che dialogando con persone residenti in zona abbiamo constatato di avere alcuni problemi pneumologici, ed allergici.

Ivan Nadalini

Nell'abitato di Cirè non sono state svolte recentemente campagne di monitoraggio della qualità dell'aria con mezzo mobile.

Le modalità con cui deve essere misurata e valutata la qualità dell'aria fanno riferimento alla normativa europea (Direttiva 2008/50/CE), recepita a livello nazionale dal D.Lgs. 155/2010. In questi atti sono dettagliati, fra gli altri, i limiti massimi di concentrazione posti a tutela della salute della popolazione per vari inquinanti e le relative modalità di misura. In particolare, le attività di misura sono definite dal c.d. *Programma di valutazione* che individua, fra l'altro, il numero di stazioni da dedicare a questa attività in ragione delle dimensioni territoriali, della popolazione residente e conseguentemente del potenziale carico emissivo, dell'orografia, ecc. Tutte queste valutazioni sono rese possibili partendo da informazioni, raccolte anche con campagne di misura effettuate ad hoc in molti fondovalle del Trentino, aventi un dettaglio tale da consentire una confidente conoscenza della qualità dell'aria in una determinata parte del territorio anche senza dover necessariamente effettuare nuove misure. Si ritiene pertanto non ammissibile il contenuto dell'osservazione.

Il documento di Piano rappresenta il passo concreto e successivo alle attività di misura e valutazione con l'individuazione di tutte le strategie e misure concrete di riduzione delle situazioni di criticità e più in generale di miglioramento della qualità dell'aria già chiaramente individuate con gli strumenti a disposizione.

3- DIVIETO RISCALDAMENTO PARTI COMUNI

In molti condomini, soprattutto in aree montane, vengono inutilmente riscaldate aree non costantemente frequentate da persone, come vani scala, corridoi, locali cantina, con un dispendio di energia correlato sia al consumo diretto dei corpi riscaldanti, sia alle dispersioni di sistema dovute alla circolazione di acqua calda negli impianti anche in assenza di utenze volontarie (ciò è maggior evidente in condomini di seconde case). Nelle zone montane non raggiunte dalla rete di gas naturale, il riscaldamento avviene quasi esclusivamente a gasolio, per cui, oltre a verificarsi uno spreco di combustibile, si determina l'emissione di inquinanti pericolosi, quali PM10, IPA e metalli pesanti (tra cui sicuramente Ni e V). Tale misura è già in vigore in Emilia Romagna (PAIR2020).

divieto di installazione e di utilizzo di impianti per la climatizzazione invernale e/o estiva di spazi di pertinenza dell'organismo edilizio (quali, ad esempio, cantine, vani scale, box, garage e depositi), degli spazi di circolazione e collegamento comuni a più unità immobiliari (quali, ad esempio, androni, scale, rampe), di vani e locali tecnici e divieto di utilizzo di quelli esistenti

Leonardo Benedusi

L'osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di migliorare le prestazioni energetiche ed emissive degli edifici e degli impianti termici (paragrafo 6.3.7).

Il contributo fornisce un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte, nonché elementi di approfondimento molto mirati che competono ad un livello operativo diverso da quello proprio della pianificazione di tutela della qualità dell'aria. L'osservazione viene pertanto indirizzata ai Servizi provinciali competenti che sapranno valutare la proposta e tenerne opportunamente conto.



Valutazioni alla nuova proposta DIVIETO RISCALDAMENTO PARTI COMUNI

1 sono pienamente d'accordo

4 - RENDERE NON CONVENIENTE LA COMBUSTIONE DEI RIFIUTI

"Fornasele" trasformate in inceneritori domestici? No, grazie!

Purtroppo si tratta di un'esperienza comune: odori di plastica bruciata che si diffondono per l'aria nel corso dell'inverno, specie nei piccoli centri.

Abitudine estremamente dannosa ma -al tempo stesso- difficile da sanzionare.

Incrementare i controlli (anche grazie alle nuove tecnologie); sensibilizzare su quanto si rischia in termini di salute e di sicurezza; in accordo con le società che si occupano di raccolta rifiuti rendere conveniente la differenziata. Faccio un esempio: in Alta Valsugana da qualche mese si paga per conferire nelle campane gli imballaggi leggeri; l'impressione è che alcuni oltre a bruciare il secco residuo ora siano portati a bruciare anche la plastica riciclabile. In tal modo non spendono denaro per conferire la plastica ed il tetrapak. Al contrario, in molti Paesi nord-europei chi ricicla è gratificato economicamente; per esempio, in Finlandia c'è la cauzione, cosa impossibile da introdurre solo localmente. Si potrebbe pensare, tuttavia, ad un sistema rovesciato rispetto all'attuale, con una tariffa-base più alta ed un sistema che premi chi ricicla conferendo al CRZ, nonché i quartieri e le frazioni in cui la qualità del materiale riciclato è alto.

Alessandro Turcato

L'osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di migliorare le prestazioni energetiche ed emissive degli edifici e degli impianti termici (paragrafo 6.3.7) agendo sull'ottimizzazione dell'utilizzo dei generatori alimentati a biomassa.

Nel Piano è peraltro già evidenziato il divieto di bruciare negli impianti termici i combustibili non ammessi, tra cui i rifiuti domestici; tale divieto è normato a livello nazionale (D.Lgs. 152/2006) e costituisce reato.

Le attività di sensibilizzazione sul corretto utilizzo degli impianti termici sono parte integrante del Piano e delle attività in atto.

5 - STAZIONI DI MONITORAGGIO STABILI IN CENTRI MINORI

La maggior parte dei trentini vive in centri piccoli non stabilmente monitorati tramite stazioni che verifichino i livelli di pm10, ozono, biossido di azoto. Occorrerebbe incrementarne il numero, in special modo nei centri collocati in valli in cui è particolarmente presente il fenomeno dell'inversione termica e in cui si sommano vari tipi di inquinamento (traffico, combustione biomassa senza sistemi di filtraggio, etc.).

Prevedere stazioni di monitoraggio in centri con queste caratteristiche (es., Levico e/o Caldonazzo per l'Alta Valsugana).

Alessandro Turcato

Le modalità con cui deve essere misurata e valutata la qualità dell'aria fanno riferimento alla normativa europea (Direttiva 2008/50/CE) recepita a livello nazionale dal D.Lgs. 155/2010. In questi atti sono dettagliati, fra gli altri, i limiti massimi di concentrazione posti a tutela della salute della popolazione per vari inquinanti e le relative modalità di misura. In particolare, le attività di misura sono definite dal c.d. *Programma di valutazione* che individua, fra l'altro, il numero di stazioni da dedicare a questa attività in ragione delle dimensioni territoriali, della popolazione residente e conseguentemente del potenziale carico emissivo, dell'orografia, ecc. Tutte queste valutazioni sono rese possibili partendo da informazioni, raccolte anche con campagne di misura effettuate ad hoc in molti fondovalle del Trentino, aventi un dettaglio tale da consentire una confidente conoscenza della qualità dell'aria in una determinata parte del territorio anche senza dover necessariamente effettuare nuove misure.

Il documento di Piano rappresenta il passo concreto e successivo alle attività di misura e valutazione con l'individuazione di tutte le strategie e misure concrete di riduzione delle situazioni di criticità e più in generale di miglioramento della qualità dell'aria già chiaramente individuate con gli strumenti a disposizione. Si ritiene pertanto non ammissibile il contenuto dell'osservazione.



SETTORE TRASPORTI E MOBILITÀ SOSTENIBILE

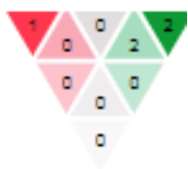
Come possiamo ridurre l'inquinamento prodotto dal traffico e promuovere la mobilità sostenibile?

Misura MOB1: Promozione dell'utilizzo di veicoli elettrici e l'uso di carburanti a basse emissioni

Questa misura concorre a declinare la strategia che prevede di ridurre **l'impatto** sulla qualità dell'aria del trasporto privato su strada.

Promuovere la completa attuazione del Piano provinciale per la mobilità elettrica (PPME), in considerazione dei benefici ambientali associati ad un'ampia diffusione di mezzi a trazione elettrica, nonché di mezzi alimentati con carburanti a basse emissioni (metano, GPL, idrogeno, ecc).

Promuovere e supportare, tramite l'accesso a incentivi ove disponibili, i seguenti interventi: installazione di infrastrutture di ricarica elettrica, sia pubbliche che private, garantendo la massima accessibilità e omogeneità dei sistemi di ricarica, anche a scala sovra-provinciale; acquisto di veicoli elettrici o alimentati a carburanti alternativi a basse emissioni, sia da parte di privati cittadini che di aziende pubbliche e private; campagne di informazione e sensibilizzazione per sviluppare ed ampliare il bacino di utenza della mobilità elettrica e dei carburanti a basse emissioni



Valutazioni alla misura proposta nel Piano

- 2 sono pienamente d'accordo
- 2 sono d'accordo con qualche riserva
- 1 sono in completo disaccordo

Commenti alla misura proposta nel Piano

Importantissimo superare i carburanti a base fossile, retaggio di un mondo che è cambiato.

Luca Penasa

L'osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di limitare l'impatto sulla qualità dell'aria del trasporto privato su strada (paragrafo 6.4.6).

Il contenuto dell'osservazione fornisce un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte.

E' fondamentale disincentivare in primis l'acquisto di auto a carburante esclusivamente fossile e per andare a sovvenzionare in maniera concreta quello meno inquinante, senza però toccare le fasce deboli che non possono permettersi di acquistare un'auto nuova. Quindi l'idea è giusta in parte, l'incentivo fine a se stesso premia solo coloro che hanno disponibilità economica e danneggia chi l'auto non può aggiornarla o sostituirla.

Gianni Marzi

L'osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di limitare l'impatto sulla qualità dell'aria del trasporto privato su strada (paragrafo 6.4.6), e si ritiene fornisca un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte.

Si evidenzia peraltro come nella programmazione delle politiche incentivanti vengano sempre tenuti in considerazione anche gli aspetti socio-economici e l'effettiva possibilità di accesso agli incentivi stessi.

Bisogna capire come si produce l'energia per dire che l'elettrico sia Green, nel Trentino siamo fortunati avendo tante centrali idroelettriche

Giuseppe Spazzali

L'osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di limitare l'impatto sulla qualità dell'aria del trasporto privato su strada (paragrafo 6.4.6) e con quella di promuovere le fonti di energia rinnovabili (paragrafo 6.3.8).

Il contributo fornisce un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte.

Non sono i carburanti il problema. Trovo negativo ogni incentivo alla mobilità privata. Le risorse vanno investite TUTTE altrove

Antonella Valer

Il Piano di tutela della qualità dell'aria costituisce un insieme di strategie e misure da attuare in modo integrato e sinergico. La strategia di ridurre l'impatto del trasporto privato su strada non risulta essere alternativa alla promozione della mobilità sostenibile.

Il contenuto dell'osservazione è coerente con la strategia di promuovere forme di mobilità sostenibile (paragrafo 6.4.7), fornisce un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte e può essere interpretato quale indicazione delle priorità su cui indirizzare gli sforzi dell'Amministrazione.

Misura MOB2: Implementazione della gestione dinamica dei limiti di velocità in autostrada

Questa misura concorre a declinare la strategia che prevede di ridurre l'impatto sulla qualità dell'aria del trasporto privato su strada.

Questa misura si concentra sulla sorgente emissiva del traffico lungo l'arteria autostradale A22 che attraversa il territorio trentino, dove si rileva (stazione di monitoraggio "Avio A22") il superamento del valore limite della concentrazione media annua di biossido di azoto (NO₂). La riduzione della velocità e la fluidificazione dei flussi portano a una riduzione dei consumi e delle emissioni, sia di inquinanti atmosferici sia di gas alterano il clima.

Implementare **politiche di gestione dinamica del limite massimo di velocità**, in stretta collaborazione col gestore autostradale. La riduzione del limite massimo di velocità sarà applicata alle automobili e ai veicoli leggeri. Non si tratta di una modifica permanente del limite massimo di velocità ma di una riduzione per periodi di tempo limitati, quando vi siano motivazioni ambientali (alte concentrazioni di inquinanti in atmosfera) e/o situazione di alta congestione del traffico (situazioni di incolonnamento e stop&go) che giustificano interventi a fronte di un impatto significativo in termini di riduzione di emissioni e di concentrazioni di inquinanti.



Valutazioni alla misura proposta nel Piano

1 sono pienamente d'accordo

1 sono d'accordo con qualche riserva

1 proposta comprensibile ma non ho una posizione

Nessun commento ricevuto

Misura MOB3: Miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale

Questa misura concorre a declinare la strategia che prevede di promuovere forme di mobilità sostenibile.

Promuovere la completa attuazione della Legge Provinciale 30 giugno 2017, n. 6 “Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile”.

Promuovere un costante aumento dell’uso del trasporto pubblico locale, con priorità alla mobilità ferroviaria, attraverso: un progressivo miglioramento dei livelli del servizio; l’incremento di corsie preferenziali che garantiscano la priorità al trasporto pubblico locale e alla mobilità collettiva per ridurre i ritardi; il potenziamento e l’interconnessione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto pubblico locale; l’ottimizzazione delle linee; lo sviluppo di sistemi di infomobilità e di informazione efficace per facilitarne l’utilizzo, anche attraverso soluzioni tecnologiche e gestionali innovative.

Promuovere il rinnovo del parco circolante del trasporto pubblico locale, per ridurre l’età media dei mezzi in circolazione, favorendo l’acquisto di mezzi alimentati con combustibili a basso o nullo impatto emissivo, preferendo mezzi a metano o elettrici.



Valutazioni alla misura proposta nel Piano

8 sono pienamente d’accordo

1 proposta comprensibile ma non ho una posizione

Commenti alla misura proposta nel Piano

Attualmente il trasporto ferroviario regionale da Innsbruck a Trento è gestito al livello regionale solo dalla provincia di Bolzano attraverso l’abbonamento "Alto Adige pass". Sarebbe auspicabile di includere in questa tipologia di abbonamenti vantaggiosi anche i residenti a sud di Trento con un semplice accordo fra le due provincie.

Andrea Simoncelli

L’osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di promuovere forme di mobilità sostenibile (paragrafo 6.4.7).

Il contributo fornisce un’importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell’inquinamento proposte, nonché elementi di approfondimento, riguardanti il trasporto ferroviario regionale, che competono ad un livello operativo diverso da quello proprio della pianificazione di tutela della qualità dell’aria, nonché ad una scala non esclusivamente provinciale. L’osservazione viene pertanto indirizzata ai Servizi provinciali competenti che sapranno valutare la proposta e tenerne opportunamente conto.

Oggi siamo in una situazione sociale, tecnologia, economica, ambientale molto diversa. La priorità è la valorizzazione dell’ambiente e delle sue risorse anche con l’inserimento nella rete dei trasporti europea non solo delle città sulla linea del Brennero, ma anche dei nodi, delle valli, dei paesi, che già, anche con i recenti investimenti provinciali in fibre ottiche, hanno la possibilità di stare sui computer di tutto il mondo. Il trasporto pubblico efficiente sarà l’unico obiettivo a medio termine per diminuire l’inquinamento fossile e rumoroso dai nostri territori. Bisogna avere coraggio per dare anche alle nuove generazioni la possibilità di muoversi in maniera sostenibile evolvendo la qualità dei servizi. Il trasporto pubblico deve essere concorrenziale a quello privato, meno inquinamento vuole anche dire risparmiare sulla qualità sanitaria (80.00 morti all’anno) per incominciare bisogna tassare chi inquina di più partendo dal gasolio. Perché in Italia il gasolio cost.

Giuseppe Spazzali

L'osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di promuovere forme di mobilità sostenibile (paragrafo 6.4.7), e fornisce un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte.

Per un trasporto pubblico più efficiente è urgente introdurre il cadenzamento delle linee in ogni bacino di utenza.

Antonella Valer

L'osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di promuovere forme di mobilità sostenibile (paragrafo 6.4.7).

L'osservazione fornisce un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte, nonché elementi di approfondimento riguardanti il collegamento con le valli, che competono ad un livello operativo diverso da quello proprio della pianificazione di tutela della qualità dell'aria. L'osservazione viene pertanto indirizzata al Servizio provinciale competente che saprà valutare la proposta e tenerne opportunamente conto.

Misura MOB4: Promozione di modalità di spostamento a minor impatto ambientale

Questa misura concorre a declinare la strategia che prevede di promuovere forme di mobilità sostenibile.

Promuovere iniziative, diverse dal trasporto pubblico locale, che rappresentino una **reale alternativa all'uso dell'auto privata**, rendendole concretamente competitive in termini di costi e tempo.

Promuovere **l'uso della bicicletta**, garantendo la piena efficienza della rete di piste ciclabili, alti standard di sicurezza e favorendo le possibilità di interscambio modale con il trasporto pubblico locale.

Promuovere l'acquisto di bici elettriche, favorendo la diffusione delle infrastrutture di ricarica e ampliando il bike sharing pubblico con biciclette a pedalata assistita (previsioni del PPME).

Promuovere e supportare iniziative di **car pooling** (definito come “condivisione di un'automobile privata tra un gruppo di persone maggiorenni, dotate di patente, con o senza mezzo proprio, che volontariamente si organizza per utilizzare un unico mezzo e compiere la medesima tratta nella stessa fascia oraria, condividendo le spese di viaggio”) e **car sharing** (definito come “servizio fornito da un gestore che mette a disposizione di un gruppo di utenti iscritti un parco di veicoli utilizzabili grazie a un sistema di prenotazione; gli utenti del servizio pagano una quota periodica, proporzionale all'utilizzo dei veicoli”) prevedendo un aumento della capillarità, della flessibilità del servizio ed informando e sensibilizzando l'utenza.

Espandere la flotta di automobili del servizio car sharing provinciale promuovendo l'acquisto di automobili a basse emissioni (elettriche, ibride, GPL, metano).

Favorire l'interscambio modale facilitando le connessioni tra le diverse modalità di spostamento a basso impatto ambientale con il trasporto pubblico urbano.

Promuovere **forme di spostamento casa – lavoro sostenibili**, ad esempio studiando forme di incentivo ai lavoratori che non usano l'auto privata e valorizzare i sistemi di telelavoro.

Promuovere l'esperienza del **pedibus per spostamento casa-scuola**.



Valutazioni alla misura proposta nel Piano

3 sono pienamente d'accordo

1 proposta comprensibile ma non ho una posizione

Commenti alla misura proposta nel Piano

Ritengo che il servizio di Car Sharing presente sul territorio (Trento, Rovereto, Pergine) rappresenti una valida risorsa ancora sotto utilizzata dalla popolazione residente (in parte per la scarsa conoscenza/ visibilità del servizio) e penso che potrebbe essere incentivato da una mirata campagna di promozione provinciale

Antonella Dalla Torre

L'osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di promuovere forme di mobilità sostenibile (paragrafo 6.4.7), e fornisce un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte.

Il car-sharing viene frequentemente citato, e quindi valorizzato, nelle campagne di sensibilizzazione volte a promuovere modalità più sostenibili di spostamento, alternative all'auto privata. La specifica proposta di una campagna di comunicazione mirata viene indirizzata al Servizio provinciale competente che saprà valutare la proposta e tenerne opportunamente conto.

Misura MOB5: Promozione dell'intermodalità

Questa misura concorre a declinare la strategia che prevede di ottimizzare la gestione del trasporto merci.

Promuovere l'intermodalità e il **trasferimento del trasporto merci da gomma a rotaia** tramite: aiuti commisurati e posti in compensazione ai differenti costi esterni e di infrastruttura per rendere conveniente il trasporto via ferro rispetto alla gomma; rafforzamento dei servizi ferroviari forniti presso l'interporto doganale di Trento, tra cui la RoLa (autostrada viaggiante); realizzazione del progetto di alta capacità ferroviaria con la costruzione del nuovo tunnel di Base del Brennero per permettere il transito di merci su treni più lunghi, con maggiore capacità di carico.

Migliorare e adeguare i collegamenti tra il Trentino e l'esterno della Provincia (es: ammodernamento della linea ferroviaria della Valsugana prevedendone l'elettrificazione).

Migliorare la distribuzione delle merci di corto raggio. Il trasporto merci nel cosiddetto "ultimo chilometro" ha un impatto non trascurabile sulla qualità dell'aria a livello urbano: promuovere attività di ottimizzazione della logistica di distribuzione, attraverso opportuna localizzazione di centri logistici, utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale.



Valutazioni alla misura proposta nel Piano

1 sono pienamente d'accordo

1 sono d'accordo con qualche riserva

Commenti alla misura proposta nel Piano

Tutte belle parole, mancano la volontà e i fatti. Per l'intermodalità ci si deve confrontare con le categorie, prevedere treni a lunga percorrenza andando a sfruttare le ore serali dove i treni passeggeri sono praticamente assenti. Andando a garantire lunghi tratti nei vari interporti in Germania e oltre. Attuabile anche senza il tunnel. Ma l'argomento sarebbe molto lungo. Ferrovia della Valsugana: Elettrificarla è fondamentale per la mobilità delle persone, a riguardo a quella delle merci o la stessa gli viene profondamente cambiato il percorso oppure non potranno comunque transitare treni lunghi almeno 550 metri come sulla linea attuale del Brennero. Quindi convogliare i Tir provenienti da Est all'interporto di Padova o di Verona e obbligarli a salire sul Treno. (Deperibili a parte) Per la distribuzione delle merci nella Valle dell'Adige e nei centri storici doveva essere già stato fatto.

Gianni Marzi

L'osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di ottimizzare la gestione del trasporto merci (paragrafo 6.4.8). L'osservazione fornisce un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte.

NUOVE PROPOSTE

1 - PROMUOVERE PROCESSI DI ECONOMIA CIRCOLARE

Economia circolare è un termine per definire un sistema economico pensato per potersi rigenerare da solo. Secondo la definizione che ne dà la Ellen MacArthur Foundation, in un'economia circolare i flussi di materiali sono di due tipi: quelli biologici, in grado di essere reintegrati nella biosfera, e quelli tecnici, destinati ad essere rivalorizzati senza entrare nella biosfera.

I rifiuti devono scomparire e diventare componenti biologici e tecnici di un prodotto. Per questo devono essere progettati col presupposto di adattarsi all'interno di un ciclo dei materiali, progettato per lo smontaggio e ri-proposizione. Una semplice soluzione per gli elementi biologici è il compostaggio. Gli elementi tecnici - polimeri, leghe e altri materiali artificiali - dovrebbero essere progettati per essere utilizzati di nuovo con un dispendio di energia minimo. Inoltre sarebbe molto utile una migliore mappatura del sistema industriale e produttivo in modo tale da individuare possibili connessioni tra processi produttivi diversi, eliminando almeno in parte ciò che ora è rifiuto, facendolo diventare un elemento per un altro processo industriale.

Marco Combetto

La proposta, per quanto condivisibile in termini generali, non risulta attinente ai contenuti propri di un piano di tutela della qualità dell'aria.

Non si ritiene che la proposta fornisca elementi o valutazioni tali da essere integrati nel Piano.



Valutazioni alla nuova proposta **PROMUOVERE PROCESSI DI ECONOMIA CIRCOLARE**

1 sono pienamente d'accordo

Nessun commento

2 - MOBILITÀ SU ROTAIA

Investire nel trasporto su rotaia per incentivare ed aumentare la qualità degli spostamenti sul territorio e favorire i collegamenti tra i più importanti centri del Trentino. Un reale piano di mobilità dovrebbe puntare anche al raggiungimento capillare della quasi totalità delle valli Trentine attraverso rotaia.

Il collegamento Trento-Malè mostra che la morfologia del territorio non è un ostacolo e dovrebbe essere replicato in altre zone sul territorio come Alto Garda, Giudicarie e così via.

Virando totalmente sui veicoli elettrici risolveremo parzialmente il problema ambientale dei trasporti, in quanto la soluzione è efficace solamente quando la ricarica dei veicoli avviene da fonti rinnovabili; ricaricare i veicoli sfruttando energia ricavata da combustibili fossili è come equivale a spostare la "localizzazione" dell'inquinamento, necessario per la produzione dell'energia.

Il problema traffico quindi NON sarebbe risolto, quindi rimarrebbero problematiche di ingorghi, difficoltà nel raggiungere i diversi punti del Trentino, incidenti stradali (incidenti in continuo aumento come numerosità e gravità), necessità di nuovi parcheggi, etc.

Oltretutto, puntando al trasporto su gomma, le migliorie da eseguire sulle infrastrutture sono notevoli: va ponderata in modo puntuale la spesa e gli investimenti.

La mobilità su rotaia incentiverebbe così anche uno spostamento della popolazione tra le vallate stesse, in

un Trentino dove molto spesso le comunità tendono a chiudersi sia per mentalità e sia perché l'utilizzo della macchina per spostarsi non viene considerato vista la difficoltà nel muoversi nell'infrastruttura esistente..

Luca T

L'osservazione affronta il tema della promozione degli spostamenti sul territorio e dei collegamenti con le valli, citando l'importanza che un "reale piano di mobilità" ne tenga conto. Implicitamente, si evidenzia la mancata coerenza con i contenuti propri di un piano di tutela della qualità dell'aria che fornisce indicazioni sull'importanza di tale tematiche, ma che vengono poi declinate nello specifico proprio tramite i piani di mobilità.

Il tema della mobilità elettrica e della contestuale promozione della produzione di energia elettrica tramite fonti di energia rinnovabile, nonché dello spostamento da una mobilità su gomma a una su rotaia, sono temi già trattati nel Piano e pertanto coerenti. L'osservazione fornisce quindi un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte.



Valutazioni alla nuova proposta MOBILITÀ SU ROTAIA

4 sono pienamente d'accordo
1 sono d'accordo con qualche riserva

Commenti alla nuova proposta MOBILITÀ SU ROTAIA

[commento all'osservazione "mobilità su rotaia"]
Si tratta di un investimento che considero lungimirante.

Emanuele Benvenuti

Si ribadisce quanto espresso in merito all'osservazione "mobilità su rotaia".

[commento all'osservazione "mobilità su rotaia"]
Sarebbe super! Anche la Val di Fassa sta aspettando questo investimento!

Matteo Iori

Si ribadisce quanto espresso in merito all'osservazione "mobilità su rotaia".

[commento all'osservazione "mobilità su rotaia"]
Alle parole bellissime devono seguire i fatti della provincia che purtroppo scarseggiano in fatto di mobilità su rotaia. Recentemente è stato bocciato il Ring di Trento perchè impattante sull'ambiente. Ad oggi la mozione Mosna del 2014 approvata all'unanimità sulla ferrovia dell'Avisio deve ancora vedere un serio studio di fattibilità. L'idea scritta di base va bene deve essere inserita in un contesto più ampio. Esempio: Autobus che scende da Cembra e va in autostazione come destinazione finale si ferma e conclude la corsa a Lavis. Questa si chiama interconnessione gomma / rotaia. Quindi si sono favorevolissimo alle ferrovie di Vallata, con una visione più ampia non di coincidenza, ma di corrispondenza. Questo è guardare al futuro in maniera responsabile e di ampio raggio.

Gianni Marzi

Si ribadisce quanto espresso in merito all'osservazione "mobilità su rotaia".

[commento all'osservazione "mobilità su rotaia"]
concordo sul potenziamento delle linee ferroviarie, anche usando lo spazio che ora è delle strade!

Antonella Valer

Si ribadisce quanto espresso in merito all'osservazione "mobilità su rotaia".

3 - SOLUZIONI GIÀ PRESENTI PER ABBATTERE L'INQUINAMENTO

Sistemi senza filtri che utilizzano l'acqua e pannelli per abbattere l'inquinamento

Per migliorare la qualità dell'aria, bisogna implementare una strategia abbastanza complessa di decarbonizzazione dell'economia. Poiché questo è un processo che richiede tempi lunghi, sono necessarie misure che da subito riducano il livello di esposizione della popolazione all'inquinamento atmosferico (polveri sottili, ossidi di azoto e zolfo, ozono etc.), in particolar modo in quei luoghi altamente frequentati come stazioni, aeroporti, fermate dei pullman, scuole ed ospedali. Esistono sul mercato delle soluzioni semplici ed ecosostenibili come ad esempio i pannelli che catturano l'anidride carbonica (<http://www.urbanvision.it/the-breath/>) o sistemi senza filtri, come la tecnologia APA proposta da IS CLEAN AIR, che utilizza l'acqua - riproducendo il ciclo della pioggia - per l'eliminazione degli inquinanti negli spazi interni ed esterni (<http://www.iscleanair.com/it/breath-your-life>).

Valentina Gavasci

Il Piano mira alla tutela dell'ambiente e della salute agendo, in primis, sulla riduzione delle emissioni in atmosfera, agendo sulle sorgenti emmissive più rilevanti. Una soluzione tecnologica "a posteriori", vista come strategia di "adattamento" piuttosto che di "mitigazione", come quella prospettata, non rientra tra le misure auspicabili all'interno di una pianificazione di tutela della qualità dell'aria.

Pertanto non si ritiene che l'osservazione fornisca elementi o valutazioni tali da essere integrati nel Piano.

4 - ACCESSO ALLE PRINCIPALI CITTÀ E ALLE VALLI SOLO CON MEZZI ELETTRICI

Stabilire un periodo di tempo (es. 10 anni) di conversione totale alla mobilità elettrica sia per le città che per le valli più turistiche, almeno per quanto riguarda i mezzi pubblici (autobus), i mezzi privati (auto) e quelli di trasporto merce (furgoni, camion leggeri, ecc.).

Vietare l'accesso alle principali città (Trento, Riva, Rovereto) con veicoli a combustione (gasolio, benzina, ecc.) permettendo solo l'utilizzo di veicoli elettrici. Ovviamente dovrebbe essere necessario prevedere un periodo di tempo (max 10 anni) per permettere la conversione dei veicoli a famiglie, ente pubblico e imprese. La stessa cosa dovrebbe essere fatta per le valli in particolare quelle con forte attrazione turistica (Val di Fassa e Fiemme), mettendo a disposizione dei turisti sprovvisti di auto elettrica delle navette elettriche per raggiungere le strutture ricettive.

Manuel Trisotto

Il tema della mobilità elettrica è disciplinato dal Piano provinciale della mobilità elettrica (PPME) e quindi il livello di dettaglio proposto non risulta proprio della presente pianificazione e pertanto il contributo non è accoglibile.

La mera limitazione alla circolazione dei veicoli più inquinanti è invece attinente alle misure di riduzione dell'inquinamento e l'approccio adottato in Provincia è già esplicitato nel Piano, con diretto riferimento alla deliberazione di Giunta provinciale n° 368/2011 che definisce gli interventi strutturali implementati nel periodo invernale in alcuni comuni trentini.



Valutazioni alla nuova proposta ACCESSO ALLE PRINCIPALI CITTÀ E ALLE VALLI SOLO CON MEZZI ELETTRICI

1 sono pienamente d'accordo

Nessun commento

5 - TRASPORTO PUBBLICO:

ADOZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO GRATUITO

Al fine di ridurre il transito di automobili all'interno delle città che dispongono di un servizio di trasporto pubblico, proporrei di offrire il trasporto pubblico gratuito. a breve termine ciò può portare a ridurre l'uso del mezzo privato e liberare il traffico interno alle città in modo da permettere di aumentare il numero delle corse e la regolarità e puntualità delle corse stesse.

Cristina Mondini

L'osservazione è strettamente legata al tema della promozione della mobilità sostenibile, ripresa nel Piano dalla strategia di promuovere forme di mobilità sostenibile (paragrafo 6.4.7). Il Piano promuove infatti l'aumento degli utilizzatori del trasporto pubblico locale tramite il miglioramento del servizio (misura MOB3 "Miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale"), indicando una misura di carattere tecnico, come le altre contenute nel Piano, e in un'ottica di sostenibilità complessiva del trasporto pubblico stesso.

L'osservazione, seppur fornendo un'indicazione di sostanziale condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte, non è ammissibile in quanto fa esplicito riferimento a politiche economico-finanziarie e di incentivazione non oggetto di questo livello di pianificazione.

Valutazioni alla nuova proposta TRASPORTO PUBBLICO:



ADOZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO GRATUITO

2 sono pienamente d'accordo

1 la proposta è comprensibile, ma non ho una posizione

1 sono d'accordo, ma la proposta non è del tutto comprensibile

1 sono in disaccordo su quasi tutto

1 non sono d'accordo, ma la proposta non è del tutto comprensibile

Commenti alla nuova proposta ADOZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO GRATUITO

[commento all'osservazione "trasporto pubblico adozione del trasporto pubblico urbano gratuito"]

Ritengo questa proposta assolutamente prioritaria e auspico che il trasporto pubblico venga reso gratuito per tutti gli abitanti in provincia (e anche gli utilizzatori occasionali). Si tratterebbe di un investimento contenuto in termini di spesa ma con un forte impatto a livello ambientale e di immagine (vedi applicazione di "Best Available Techniques")

Antonella Dalla Torre

Si ribadisce quanto espresso in merito all'osservazione "trasporto pubblico adozione del trasporto pubblico urbano gratuito".

[commento all'osservazione "trasporto pubblico adozione del trasporto pubblico urbano gratuito"]

Seppur sia una proposta interessante, non concordo, in quanto non mi sembra giusto che i costi del servizio ricadano sulle tasche di tutti i contribuenti indistintamente, magari anche quelli che sono già virtuosi in quanto si muovono a piedi o in bicicletta

Leonardo Benedusi

Si ribadisce quanto espresso in merito all'osservazione "trasporto pubblico adozione del trasporto pubblico urbano gratuito".

[commento all'osservazione "trasporto pubblico adozione del trasporto pubblico urbano gratuito"]

Ritengo che la gratuità del trasporto pubblico potrebbe essere una valida alternativa per abbattere l'inquinamento e ridurre il numero di incidenti che si verificano giornalmente sulle principali arterie cittadine. La sperimentazione della gratuità del trasporto pubblico è già stata fatta in diverse località del Nord Europa ed ha dato esiti più che positivi. A tal riguardo, un comitato trentino denominato "Noi Amici del Trasporto Pubblico" aveva presentato al Consiglio della Provincia autonoma di Trento un interessante disegno di legge di iniziativa popolare proprio sulla "mobilità sostenibile in Trentino" al cui interno si trattava anche il punto della "GRATUITA' DEL TRASPORTO PUBBLICO". Peccato che sia stato rigettato. Per dettagli consultate il comunicato "Più democrazia in Trentino": <https://piudemocraziaintrentino.org/2017/06/23/rigetto-iniziativa-popolare-mobilita-sostenibile-il-comitato-promotore-esprime-la-propria-delusione/>

Anna Vago

Si ribadisce quanto espresso in merito all'osservazione "trasporto pubblico adozione del trasporto pubblico urbano gratuito".

6 - ABBONAMENTO UNICO PER TUTTI I MEZZI DI TRASPORTO

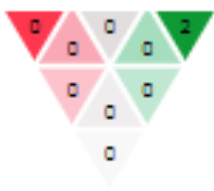
Cambiare l'attuale sistema di abbonamento al trasporto pubblico utilizzando come esempio l'Alto Adige Pass. Il nuovo abbonamento dovrà permettere di utilizzare qualsiasi mezzo (treno, autobus, ecc.) pagando una tariffa chilometrica che varia in base all'utilizzo (es. fino a 1000 km tariffa a, da 1000 a 10000 km tariffa b, ecc.).

Utilizzare lo stesso sistema di abbonamento in essere per l'Alto Adige (cosiddetto Alto Adige Pass), permettendo di muoversi con una tessera in entrambe le Province (eventualmente con tariffe che variano a seconda della Provincia). in questa maniera non si avrebbe più l'obbligo di sottoscrivere un abbonamento specifico per un tratta (es. Trento - Rovereto) ma di potersi muovere in tutta la Provincia pagando la relativa tariffa chilometrica. Aprire la possibilità di spostarsi anche in provincia di Bolzano, pagando ovviamente la tariffa provinciale. La mobilità deve essere condivisa con la provincia di Bolzano.

Manuel Trisotto

L'osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di promuovere forme di mobilità sostenibile (paragrafo 6.4.7).

L'osservazione fornisce un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte, nonché elementi di approfondimento, riguardanti il trasporto ferroviario regionale, che competono ad un livello operativo diverso da quello proprio della pianificazione di tutela della qualità dell'aria, nonché da una scala non esclusivamente provinciale. L'osservazione viene pertanto indirizzata ai Servizi provinciali competenti che sapranno valutare la proposta e tenerne opportunamente conto.



Valutazioni alla nuova proposta ABBONAMENTO UNICO PER TUTTI I MEZZI DI TRASPORTO

2 sono pienamente d'accordo

Commenti alla nuova proposta **ABBONAMENTO UNICO PER TUTTI I MEZZI DI TRASPORTO**

[commento all'osservazione "abbonamento unico per tutti i mezzi di trasporto"]

Sono perfettamente d'accordo. Per mancanza di volontà degli enti preposti chi abita a sud di Trento deve fare tre tipi di abbonamento (Trentino per i bus di TN, FFSS per la ferrovia, e AltoAdigePass per BZ). Sarebbe sufficiente dare ai Roveretani le stesse opportunità di chi abita a Trento per risolvere il problema.

Andrea Simoncelli

Si ribadisce quanto espresso in merito all'osservazione "abbonamento unico per tutti i mezzi di trasporto".

7 - CIRCOLAZIONE INIBITA

Rendere strutturale le giornate di blocco alla circolazione può mantenere bassi i valori di inquinanti. E' una misura che assume anche portata educativa e non è dispendiosa per il cittadino e neppure per la pubblica amministrazione.

Questa possibilità è il risultato della ridefinizione di una misura d'urgenza in misura strutturale: nello specifico mi riferisco al blocco del traffico. Generalmente si ricorre a questa disposizione in seguito al superamento prolungato dei limiti soglia al fine di riportare i valori entro i vincoli di legge, in parecchi casi con dei risultati discutibili in quanto l'abbassamento risulta molto limitato nel tempo. La mia proposta è quella di definire a priori delle giornate periodiche in cui vi sarà la circolazione verrà inibita ad alcune categorie. Per esempio (semplifico al massimo) si potrebbe predisporre per ogni primo martedì del mese il blocco dei mezzi fino ad Euro 3 e il terzo martedì del mese il blocco agli Euro 4-5-6. La ripetuta riduzione delle emissioni dovrebbe contribuire a mantenere sotto il limite soglia i valori degli agenti inquinanti; la definizione ex-ante delle giornate interessate alla sospensione del traffico permetterebbe ai cittadini di organizzarsi per tempo.

Inoltre questa misura assume un ruolo educativo. L'essere umano è tendenzialmente abitudinario e difficilmente rinuncia a una comodità di cui gode, nel nostro caso il potersi muovere liberamente con il proprio veicolo. Persuadendo il cittadino a utilizzare in più occasioni altri mezzi di trasporto, lo si porta ad apprezzare i vantaggi (diretti e indiretti) che questi offrono, sia in termini economici che di tempo, oltre che psicologici come ad esempio la riduzione dello "stress da parcheggio". Con l'esperienza pratica ognuno di noi si auto-educa all'uso dei trasporti pubblici o alternativi.

Questa misura inoltre può essere attivata in tempi brevi e non richiede un ulteriore esborso di risorse alla pubblica amministrazione che potrà quindi investire il denaro in altri provvedimenti, anche a medio-lungo termine.

Laura Uez

Le limitazioni alla circolazione dei veicoli più inquinanti sono già una misura di tipo strutturale applicata in determinati comuni trentini nel periodo invernale, dal 1 novembre al 31 marzo, come declinato nella deliberazione di Giunta provinciale n° 368/2011. La proposta in tal senso risulta quindi coerente con le strategie definite nel Piano e fornisce un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte.



Valutazioni alla nuova proposta CIRCOLAZIONE INIBITA

1 sono pienamente d'accordo

Nessun commento

8 - MENO SCARICO AUTO

RIDURRE LE AUTO
IMPIANTI FUNIVIARI

Bruno Gazzini

Il livello di dettaglio dell'osservazione non fornisce elementi sufficienti per fornire una risposta puntuale.



Valutazioni alla nuova proposta MENO SCARICO AUTO

1 sono pienamente d'accordo

Commenti nuova proposta MENO SCARICO AUTO

[commento all'osservazione "meno scarico auto"]

Disincentivare l'uso dell'auto a favore del mezzo di trasporto pubblico si, ma creare impianti a fune senza una logica mi sembra una proposta insensata.

Gianni Marzi

Si ribadisce quanto espresso in merito all'osservazione "meno scarico auto".

9 - TANGENZIALE A PINZOLO

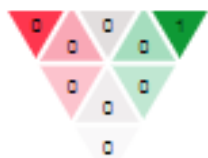
Il centro più importante della Val Rendena, Pinzolo, è attraversato da una arteria stradale che comporta un non trascurabile apporto di inquinanti da combustione diretta (PM10, benzene, NOx, IPA, ecc.) e, nel periodo invernale, anche da risollevarimento stradale delle polveri correlate all'uso di sabbia e sale. Tutti questi inquinanti sono emessi in centro abitato anche in prossimità di zone sensibili quali le scuole e si aggiungono ad altri inquinanti generati dal riscaldamento domestico che rende tutt'altro che salubre l'aria che respiriamo (la campagna di misura effettuata a Storo potrebbe essere ritenuta rappresentativa anche di Pinzolo). Una soluzione mitigativa, consisterebbe nella realizzazione della tangenziale già prevista in passato per spostare gli inquinanti in aree meno abitate

Realizzazione di una tangenziale a Pinzolo che sposti gli inquinanti dovuti al traffico veicolare, in modo che il centro abitato ed i recettori sensibili risultino meno gravati dagli inquinanti dovuti al traffico, che arriverebbero nel centro abitato più diluiti. La tangenziale risolverebbe anche altri problemi, quali rumore, sicurezza, rendendo più gradevole la fruizione del centro abitato.

Leonardo Benedusi

L'osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di ridurre l'impatto sulla qualità dell'aria del trasporto privato.

L'osservazione si concentra su una proposta operativa e di dettaglio propria di un piano viabilistico, diverso da quello proprio della pianificazione di tutela della qualità dell'aria. L'osservazione viene pertanto indirizzata al Servizio provinciale competente che saprà valutare la proposta e tenerne opportunamente conto.



Valutazioni alla nuova proposta TANGENZIALE A PINZOLO

1 sono pienamente d'accordo

Nessun commento

10 - CONNETTERE IL TRENINO INVESTENDO IN SERVIZI DI MOBILITÀ PUBBLICA E NUOVE INFRASTRUTTURE PER MA MOBILITÀ SU FERRO

L'allarme nazionale ed europea circa la qualità dell'aria delle città è la dimostrazione che gli interventi in tema di mobilità sostenibile non sono più rinviabili.

Circa 80.000 morti precoci in Italia e quasi 500.000 nell'Unione europea ogni anno sono il prezzo che siamo chiamati a pagare all'altare della mobilità per via di incidenti e di malattie dovute ad inquinamento da traffico.

Il vero prezzo che la nostra società paga non è quello degli investimenti nel settore della mobilità, bensì il capitale umano che quotidianamente perdiamo nell'ostinazione di voler difendere un modello di mobilità anacronistico.

Quali proposte? Nelle città lo scarso successo del trasporto pubblico è legato alla riduzione di investimenti in questa direzione e alla scarsa disponibilità di percorsi protetti dedicati ai mezzi pubblici. Quello che si sta dimostrando come la vera modalità del muoversi in città è rappresentato dalla bicicletta.

Abbiamo esempi virtuosi in Italia come Pesaro o Bolzano, ma nel contempo questi esempi sono superati da realtà ove la mobilità sulle due ruote ha successo perché è supportata da ulteriori interventi. In es. viene da Copenhagen ove il 62% degli spostamenti avviene in bicicletta; dagli operai, agli impiegati ai manager. Lì però gli uffici pubblici e privati mettono a disposizione parcheggi, officine per le due ruote, spogliatoi, docce. Non si tratta insomma solo di pedalare ma di dare un servizio anche a chi pedala.

La bici rappresenta tra l'altro un importante investimento in termini economici e occupazionale e un grande investimento in termini di sanità- L'Organizzazione Mondiale della Sanità ha dimostrato negli studi acquisiti che per ogni Euro speso in mobilità sulle due ruote, il Servizio Sanitario Nazionale risparmia 10 Euro.

Per la mobilità sulla media e lunga percorrenza vincente sarà invece la mobilità su ferro; tram e ferrovia. Trento e Bolzano, tanto per restare nel territorio regionale, sono soffocate dal traffico dei pendolari. La sfida è spostare questi migliaia di pendolari dalla gomma alla ferrovia con la realizzazione di collegamenti tramviari e completando la rete ferroviaria nelle valli del Trentino. Per la mobilità suburbana, Bolzano ha in progettazione di linee di tram, una interna alla città e una di collegamento con Appiano e Caldaro e la progettazione delle fermate ferroviarie metropolitane sull'attuale ferrovia del Brennero e la Bolzano-Merano.

Per la mobilità provinciale, nazionale e internazionale, una rete di ferrovie di vallata significa connettere tutto il territorio provinciale potendo ridimensionare fortemente l'uso dell'auto privata. Ferrovia, significa mobilità elettrica per eccellenza, l'opportunità di liberare le strade dalle auto private (cosa che non accadrebbe nemmeno con le auto elettriche che continueranno ad intasare le strade) minor utilizzo di suolo, abbattimento delle emissioni e delle barriere architettoniche, abbattimento del rumore, un grande contributo alla qualità del paesaggio alpino e dolomitico (vedi es. ferrovia Retica in Engadina), riduzione degli incidenti stradali, promozione del turismo con una vera qualità della mobilità. Ultimo tra in tanti aspetti, la possibilità di investire il proprio viaggio in tempo libero, studio, lavoro, minore stress invece di essere vincolati alla guida del proprio veicolo.

Associazione Transdolomites

L'osservazione affronta il tema della promozione dei mezzi pubblici, dell'uso della bicicletta e dell'incentivo alla mobilità su ferro; tutti temi che risultano coerenti con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di promuovere forme di mobilità sostenibile.

Rafforzando quanto già descritto nel Piano, l'osservazione fornisce un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte.

Il tema della promozione degli spostamenti sul territorio e dei collegamenti con le valli, con una rete di ferrovie di vallata, è competenza di un piano della mobilità e rientra in un livello operativo diverso da quello proprio della pianificazione di tutela della qualità dell'aria. L'osservazione viene pertanto indirizzata ai Servizi provinciali competenti che sapranno valutare la proposta e tenerne opportunamente conto.



Valutazioni alla nuova proposta CONNETTERE IL TRENINO INVESTENDO IN SERVIZI DI MOBILITÀ PUBBLICA E NUOVE INFRASTRUTTURE PER MA MOBILITÀ SU FERRO

1 sono pienamente d'accordo

Nessun commento

11 - RIDURRE I MEZZI PRIVATI, INCENTIVARE E REALIZZARE TRASPORTO PUBBLICO SU ROTAIA

Tutti noi ormai siamo ben consapevoli dei danni provocati alla nostra salute e all'ambiente dall'inquinamento atmosferico dovuto alle emissioni dei mezzi di trasporto con motore a scoppio, soprattutto se alimentati da Diesel o Benzina. Siamo costretti a vivere a contatto con questa miscela nociva tutti i giorni. Spesso l'utilizzo dell'automobile è dettato da pigrizia ma non solo, talvolta anche da un non efficiente trasporto pubblico (durata del viaggio estremamente lunga, poche corse,...). Residenti e turisti però oggi hanno capito e vogliono sempre di più lasciare a casa la propria automobile scegliendo un mezzo pubblico per spostarsi. Ma quello di cui abbiamo bisogno è un trasporto pubblico il meno inquinante possibile: il Trasporto su Rotaia!

INCENTIVARE E REALIZZARE TRASPORTO SU ROTAIA!

Dunque la mia proposta è la seguente:

-Prima di tutto vanno INCENTIVATE FERROVIE O AUTOBUS (dove la ferrovia non è ancora stata realizzata), aumentando sia il numero delle corse in un'ora, sia iniziando i servizi prima la mattina e concludendoli dopo la sera. In questo modo sarà possibile servire molta più popolazione. Naturalmente i motori degli autobus dovranno essere alimentati con Metano, Biometano o Energia elettrica.

-Un biglietto unico (dunque a prezzo ridotto e competitivo rispetto ad un viaggio in automobile) per residenti e turisti del Trentino, che permetta di utilizzare tutti i mezzi pubblici in modo facile e istantaneo;

-REALIZZARE LE FERROVIE dove ancor'oggi mancano. Questa è la soluzione importantissima al problema inquinamento! La ferrovia permette a residenti e turisti di muoversi nelle valli raggiungendo Trento e città limitrofe in tempi competitivi o al massimo uguali a quelli di un'automobile privata. Inoltre, essendo alimentata con energia elettrica, non si emettono in atmosfera i gas nocivi e il PM10 e di minori dimensioni, ancor più pericoloso. La ferrovia può portare questi benefici: riduzione dell'inquinamento atmosferico, riduzione del rumore costante delle automobili, riduzione del traffico stradale, riduzione del tempo di viaggio.

Francesco Costantino

L'osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di promuovere forme di mobilità sostenibile dove viene data priorità alla mobilità ferroviaria, nonché al miglioramento di tutto il sistema di trasporto pubblico.

Il contenuto dell'osservazione fornisce un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte, nonché elementi di approfondimento riguardanti il trasporto ferroviario regionale, che competono ad un livello operativo diverso da quello proprio della pianificazione di tutela della qualità dell'aria, nonché da una scala non esclusivamente provinciale. L'osservazione viene pertanto indirizzata ai Servizi provinciali competenti che sapranno valutare la proposta e tenerne opportunamente conto.



Valutazioni alla nuova proposta **RIDURRE I MEZZI PRIVATI, INCENTIVARE E REALIZZARE TRASPORTO PUBBLICO SU ROTAIA**

1 sono pienamente d'accordo

Nessun commento

12 - IMPARARE DAI VICINI

Quando le soluzioni ottimali ci sono già non serve inventarsi chissà che cosa.

1. Migliorare l'integrazione tra i diversi mezzi di trasporto pubblico partendo dallo strumento di pagamento: a Bolzano c'è un unico "abbonamento" integrato a scalare che si usa per tutto (funivie, treni, corriere, autobus) e più lo si usa meno si paga (anche contando la famiglia nel suo complesso). Inoltre l'autobus funziona come il treno, ovvero si paga anche in base al numero delle fermate. Tutto sempre con la stessa tessera. E ogni anno si azzerava e si ricomincia da capo! La tessera si può ricaricare i diversi esercizi commerciali, in stazione, con carta credito, o si può autorizzare l'addebito su conto corrente.

2. Creare un app in cui siano integrati gli orari di tutti i mezzi pubblici

3. Velocizzare le tratte dei treni Trento-Cles e Trento-Pergine-Borgo in questo modo la gente sarebbe più incentivata ad utilizzare il treno al posto della macchina... il tempo è il miglior incentivo!

5. una funivia Trento-Bondone?!? con tappa intermedia a Sardagna... in questo modo si ridurrebbe l'inquinamento e soprattutto si aumenterebbe il flusso di persone che frequentano il Bondone, perché non anche alla fine di una giornata lavorativa per svagarsi e fare dello sport all'aperto...

6. una scala mobile lungo la Saluga.... credo che togliendo il tratto iniziale molto ripido, sarebbero di più le persone che penserebbero di andare in città a piedi!!! contribuendo a ridurre un po' l'ingorgo di port aquila...

7. Collegare meglio le vie pedonali ciclabili del lungo Fersina con quelle del lungo Adige. Specialmente se il tratto è percorso a piedi (o di corsa) è davvero brutto, trafficato e trasandato... pensare a percorso alternativo o a migliore del percorso.

8. creare un app che indichi i percorsi pedonali e ciclopedonali percorribili in città e intorno alla città (ad es. includendo i vari sentieri/strade poco trafficate della prima collina fino al Calisio, o simili)

Alice Valdesalici

L'osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con le strategie di ridurre l'impatto del trasporto privato su strada e di promuovere forme di mobilità sostenibile, dove viene data priorità alla mobilità ferroviaria, alla mobilità ciclabile, nonché al miglioramento di tutto il sistema di trasporto pubblico.

Il contenuto dell'osservazione fornisce un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte, nonché elementi di approfondimento sui sistemi di trasporto a fune o con scale mobili che competono ad un livello operativo diverso da quello proprio della pianificazione di tutela della qualità dell'aria. L'osservazione viene pertanto indirizzata ai Servizi provinciali competenti che sapranno valutare la proposta e tenerne opportunamente conto.

13 - TOGLIERE TRAFFICO DALLE STRADE

Qualsiasi soluzione che porti ad avere un numero maggiore di veicoli sulle strade non avrà alcun risultato positivo. Bisogna riuscire a liberare spazi dalle auto e rendere più vivibili i paesi (zone pedonali). Il futuro della mobilità eco-sostenibile è il trasporto su rotaia. Basti vedere i risultati ottenuti dalla Val Venosta e dalla Val Pusteria, sia a livello turistico che di qualità della vita. Basta investimenti sulle strade e un dirottamento deciso sulla ferrovia. Transdolomites (la ferrovia da Trento a Canazei) ed una ferrovia per il Garda permettono un salto di qualità ambientale, di mobilità e turistico senza paragoni. E' ora di rischiare!

Basti vedere i risultati ottenuti dalla Val Venosta e dalla Val Pusteria, sia a livello turistico che di qualità della vita. Basta investimenti sulle strade e un dirottamento deciso sulla ferrovia. Transdolomites (la ferrovia da Trento a Canazei) ed una ferrovia per il Garda permettono un salto di qualità ambientale, di mobilità e turistico senza paragoni. E' ora di investire decisi sulla mobilità alternativa; prima la rotaia, poi i

veicoli elettrici. Guardiamo all'Alto Adige.

Matteo Iori

L'osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di promuovere forme di mobilità sostenibile dove viene data priorità alla mobilità ferroviaria, nonché al miglioramento di tutto il sistema di trasporto pubblico.

Il contenuto dell'osservazione fornisce quindi un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte.



Valutazioni alla nuova proposta RIDURRE I MEZZI PRIVATI, INCENTIVARE E REALIZZARE TRASPORTO PUBBLICO SU ROTAIA

2 sono pienamente d'accordo

Nessun commento

**Commenti alle misure proposte nel Piano*****IND1 - Promozione delle Migliori tecniche disponibili (BAT) e tempestivo aggiornamento delle autorizzazioni ambientali in occasione dell'introduzione di nuove BAT nei diversi settori produttivi.***

Questa misura concorre a declinare la strategia che prevede di migliorare i cicli produttivi e promuovere l'applicazione delle migliori tecniche disponibili (BAT).

Promuovere l'implementazione delle migliori tecniche disponibili (BAT - Best Available Techniques) presso le piccole e medie imprese (PMI), fornendo supporto tecnico e informazioni sempre aggiornate, anche con il supporto delle associazioni di categoria.

Per i grandi impianti, le attività che rientrano nella disciplina IPPC sono quelle potenzialmente più significative in termini di impatto sulla qualità dell'aria e sul territorio circostante. La Commissione Europea definisce ed aggiorna le migliori tecniche disponibili (BAT - Best Available Techniques), che devono essere adottate per conseguire elevati livelli di protezione dell'ambiente. Il D. Lgs. 152/2006 stabilisce le norme per il rilascio, l'aggiornamento e il riesame dell'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) degli impianti coinvolti, richiedendo all'Autorità competente di tenere conto delle caratteristiche tecniche dell'impianto, della localizzazione geografica e delle condizioni ambientali locali. Fra le aziende soggette alla normativa AIA più importanti in relazione alle emissioni in atmosfera ci sono le attività energetiche, la produzione e trasformazione dei metalli, le industrie del vetro e dei prodotti minerali, le industrie chimiche e farmaceutiche, la gestione dei rifiuti e le cartiere. L'Autorità competente al rilascio delle autorizzazioni ambientali dovrà fare attenzione particolare nel valutare le conclusioni sulle BAT (BAT Conclusion) di nuova emanazione o di aggiornamento per verificare la necessità di procedere al riesame dell'autorizzazione delle attività pertinenti, riducendo al minimo i tempi di adeguamento, con particolare riguardo agli insediamenti che presentano le maggiori criticità in termini di localizzazione.

**Valutazioni alla proposta**

1 sono pienamente d'accordo

[Nessun commento ricevuto](#)

NUOVE PROPOSTE**1 - ODORI AMMORBANTI A LIZZANA SERVE UN INTERVENTO DEFINITIVO NON FALSE PROMESSE**

Dalla primavera del 2013 la frazione di Lizzana del Comune di Rovereto è costretta a convivere (sarebbe meglio dire sopportare la puzza) con le esalazioni ammorbanti caratterizzate da odore di fogna provenienti dallo stabilimento Sandoz/Novartis di Corso Verona n. 156.

Il tanto sbandierato "intervento risolutivo" presentato e realizzato dalla stessa ditta con l'avvallo dell'amministrazione provinciale (APPA) e comunale si è rivelato essere un clamoroso fallimento.

I cittadini di Lizzana sono stanchi di essere presi in giro.

L'inquinamento olfattivo è una forma di inquinamento atmosferico che può causare pesanti disagi per la qualità della vita e per l'ambiente.

La popolazione di Lizzana di Rovereto lo sta provando direttamente nella vita quotidiana ormai da più di quattro anni.

Gli interventi legislativi ed operativi realizzati si sono dimostrati del tutto insufficienti per risolvere la situazione.

Serve un impegno preciso e determinato che metta in primo piano il diritto del cittadino a vivere in un ambiente salubre e a respirare aria pulita e non ammorbata dalle esalazioni provenienti da impianti industriali.

Analisi preventive degli impianti fatte con la necessaria competenza tecnica, opportune attenzioni e valutazioni approfondite rispetto alle ricadute sulle zone residenziali presenti nella zona degli impianti anche con la consultazione diretta della popolazione che vive in prossimità delle potenziali fonti di inquinamento odorigeno, limiti precisi che siano posti a tutela della popolazione e non di chi causa i disagi, sanzioni che prevedano la chiusura degli impianti origine del disagio se i gestori degli stessi non sono in grado di garantire, fin dal primo avviamento, condizioni di funzionamento a zero odori.

Proposta presentata in qualità di consigliere circoscrizionale per la "Lista Civica per la Circoscrizione Lizzana - Mori Ferroria"

Luca Vicentini

L'osservazione riguarda la tematica delle emissioni odorigene e del relativo impatto, matrice ambientale non disciplinata nel decreto legislativo n.155/2010 che tratta la tutela della qualità dell'aria e la relativa pianificazione.

La tematica dell'impatto odorigeno non è normata a livello nazionale e in Provincia di Trento si fa riferimento alle "Linee guida per la caratterizzazione, l'analisi e la definizione dei criteri tecnici e gestionali per la mitigazione delle emissioni delle attività ad impatto odorigeno", approvate con d.G.P. n.1087 del 24 giugno 2016.

L'osservazione non viene quindi integrata all'interno del documento di Piano in quanto non rientra nella normativa ai sensi della quale il Piano stesso è redatto (artt. 9 e 13 del citato D. Lgs. 155/2010).

2 - ODORI AMMORBANTI A LIZZANA SERVE UN INTERVENTO DEFINITIVO NON FALSE PROMESSE

Dalla primavera del 2013 la frazione di Lizzana del Comune di Rovereto è costretta a convivere (sarebbe meglio dire sopportare la puzza) con le esalazioni ammorbanti caratterizzate da odore di fogna provenienti dallo stabilimento Sandoz/Novartis di Corso Verona n. 156.

Il tanto sbandierato "intervento risolutivo" presentato e realizzato dalla stessa ditta con l'avvallo dell'amministrazione provinciale (APPA) e comunale si è rivelato essere un clamoroso fallimento.

I cittadini di Lizzana sono stanchi di essere presi in giro.

L'inquinamento olfattivo è una forma di inquinamento atmosferico che può causare pesanti disagi per la qualità della vita e per l'ambiente.

La popolazione di Lizzana di Rovereto lo sta provando direttamente nella vita quotidiana ormai da più di quattro anni.

Gli interventi legislativi ed operativi realizzati si sono dimostrati del tutto insufficienti per risolvere la situazione.

Serve un impegno preciso e determinato che metta in primo piano il diritto del cittadino a vivere in un ambiente salubre e a respirare aria pulita e non ammorbata dalle esalazioni provenienti da impianti industriali.

Analisi preventive degli impianti fatte con la necessaria competenza tecnica, opportune attenzioni e valutazioni approfondite rispetto alle ricadute sulle zone residenziali presenti nella zona degli impianti anche con la consultazione diretta della popolazione che vive in prossimità delle potenziali fonti di inquinamento odorigeno, limiti precisi che siano posti a tutela della popolazione e non di chi causa i disagi, sanzioni che prevedano la chiusura degli impianti origine del disagio se i gestori degli stessi non sono in grado di garantire, fin dal primo avviamento, condizioni di funzionamento a zero odori.

Comitato Lizzana Non Puzza

L'osservazione riguarda la tematica delle emissioni odorigene e del relativo impatto, matrice ambientale non disciplinata nel decreto legislativo n.155/2010 che tratta la tutela della qualità dell'aria e la relativa pianificazione.

La tematica dell'impatto odorigeno non è normata a livello nazionale e in Provincia di Trento si fa riferimento alle "Linee guida per la caratterizzazione, l'analisi e la definizione dei criteri tecnici e gestionali per la mitigazione delle emissioni delle attività ad impatto odorigeno", approvate con d.G.P. n.1087 del 24 giugno 2016.

L'osservazione non viene quindi integrata all'interno del documento di Piano in quanto non rientra nella normativa ai sensi della quale il Piano stesso è redatto (artt. 9 e 13 del citato D. Lgs. 155/2010).

SETTORE AGRICOLTURA E ALLEVAMENTO

Come possiamo migliorare la qualità dell'aria agendo sul settore agricoltura e allevamento?



Commenti alle misure proposte nel Piano

AGRI - Promozione e supporto di buone pratiche gestionali nel settore dell'allevamento su ricoveri del bestiame, su metodi di stoccaggio e spandimento delle deiezioni

Questa misura concorre a declinare la strategia che prevede di ridurre il contributo emissivo del comparto agro-zootecnico.

Migliorare lo stoccaggio delle deiezioni, con la copertura delle vasche per ridurre lo scambio refluo-aria e la costruzione di bacini a ridotto rapporto superficie/volume. Orientare tale misura all'adeguamento delle strutture esistenti, considerato che il Piano di sviluppo rurale (PSR) prevede già vincoli stringenti per l'accesso ai contributi per le strutture di nuova costruzione.

Ottimizzare lo spandimento di reflui e digestati, con tecniche che evitino la polverizzazione del getto e favoriscano lo spandimento a raso o a interrimento immediato e/o iniezione diretta.

Approfondire il comparto dei **macchinari di ultima generazione** disponibili sul mercato, per verificare gli aspetti di effettiva innovazione e la loro adattabilità al contesto locale, in vista dell'eventuale inserimento di una azione specifica nei prossimi bandi degli incentivi.

Prevedere iniziative di **informazione e formazione** alle aziende agricole e zootecniche, su tecniche innovative e risultati di studi e approfondimenti in merito a buone pratiche gestionali e studi di fattibilità tecnico-economica.



Valutazioni alla proposta

1 sono pienamente d'accordo

[Nessun commento ricevuto](#)

Nuove proposte

[Nessuna nuova proposta ricevuta](#)

SETTORE COMUNICAZIONE, INFORMAZIONE, FORMAZIONE ED EDUCAZIONE AMBIENTALE

Come promuovere e diffondere comportamenti virtuosi per favorire il miglioramento della qualità dell'aria



Commenti alle misure proposte nel Piano

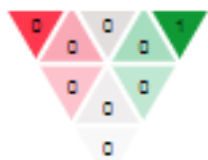
EDU1- Fornire informazioni aggiornate e dettagliate sulla qualità dell'aria e sui rischi per la salute umana

Questa misura concorre a declinare la strategia che prevede di migliorare la comunicazione pubblica amministrazione-cittadino sui temi legati alla qualità dell'aria.

Promuovere campagne di sensibilizzazione sia generali sul tema della qualità dell'aria (inquinanti, sorgenti emissive, impatto su salute e ambiente), che specifiche sulle fonti emissive prevalenti, che corrispondono ai settori di intervento del piano (riscaldamento domestico, produzione e consumo di energia, trasporti e mobilità sostenibile, agricoltura e allevamento, attività produttive e industriali). L'obiettivo è **sensibilizzare la popolazione all'adozione di buone pratiche ambientali**.

Le campagne di sensibilizzazione saranno diffuse tramite campagne informative attraverso canali comunicativi innovativi con il coinvolgimento del destinatario come: social network dove la partecipazione è la parola d'ordine (Facebook, Twitter, Instagram, Youtube); strumenti video; blog/forum. Si prevede di usare anche strumenti tradizionali propri della Provincia in cui sarà in ogni caso indispensabile centrare il target con strumenti adeguati e mirati, tra cui si citano: strumenti video e riviste provinciali (ad es. PAT informa, Terra trentina); newsletter (ad es. APPA Informa); quotidiani online; organizzazione di seminari, convegni, conferenze. Le campagne di sensibilizzazione saranno inoltre diffuse attraverso strumenti più tradizionali non direttamente gestiti dalla Provincia come: radio e TV; affissioni/volantinaggio/ brochure.

Avviare pratiche per la **sensibilizzazione degli enti locali** per l'inserimento di un decalogo delle azioni da mettere in atto per tutelare la qualità dell'aria negli atti di programmazione dei Comuni (decalogo delle buone pratiche).



Valutazioni alla proposta

1 sono pienamente d'accordo

[Nessun commento ricevuto](#)

EDU2 - Promuovere campagne di sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza

Questa misura concorre a declinare la strategia che prevede di formare ed educare all'adozione di buone pratiche ambientali.

Le proposte di educazione ambientale saranno rivolte ai diversi livelli di istruzione: scuole primarie, scuole secondarie di 1° e 2° grado, scuole di formazione professionali, proponendo diversi livelli di approfondimento tarati sul grado scolastico. Le proposte didattiche saranno declinate su tematiche riconducibili ai principali fattori di inquinamento dell'aria (riscaldamento domestico, mobilità, attività produttive e agricoltura) e alle possibili strategie di riduzione dell'inquinamento. Verranno proposte metodologie di insegnamento il più possibile interattive per favorire la partecipazione degli studenti, che devono acquisire sia nozioni tecnico-scientifiche che una più ampia comprensione del loro ruolo e dell'impatto del loro comportamento come singoli nella società.



Valutazioni alla proposta

2 sono pienamente d'accordo

Nessun commento ricevuto

EDU3 - Attivare progetti formativi ed educativi sulle buone pratiche per la cittadinanza attraverso il mondo scolastico, il mondo del lavoro, il terzo settore

Questa misura concorre a declinare la strategia che prevede di creare canali di partecipazione diretta del cittadino nei processi decisionali.

Prevedere forme di partecipazione attiva di cittadini, comunità locali ed associazioni creando spazi di incontro, dialogo e confronto.

Costruire un linguaggio comune e delineare chiaramente i ruoli, le competenze e le responsabilità assunte e assumibili dalle diverse istituzioni pubbliche e dalla cittadinanza. Rafforzare quindi una maggiore conoscenza reciproca, per capire meglio con quali modalità vengono condivise le informazioni ambientali e quelle sui progetti territoriali, quali sono le modalità con cui avvengono i processi decisori (iter autorizzativi, pianificazioni a scala locale e provinciale, ecc).

Incentivare la partecipazione di cittadini, comunità locali e associazioni nei processi di citizen science (nella ricerca scientifica e nella raccolta di dati ambientali ed epidemiologici) come strumento di coinvolgimento attivo e confronto tecnico scientifico con le istituzioni formalmente incaricate del monitoraggio ambientale e con i decisori politici.

Prevenire il sorgere di conflitti ambientali e promuovere, qualora insorgano conflitti da gestire, attività finalizzate ad una maggiore conoscenza dei canali di confronto e di dialogo esistenti, per facilitare il dialogo, per avere e fornire strumenti idonei ad una lettura tecnica e socio-economica di un determinato contesto territoriale.

Promuovere attività di consultazione - attraverso incontri, interviste, sondaggi, comitati consultivi e inchieste - per promuovere l'interazione delle parti e valutare reazioni ed opinioni al fine di identificare le modalità di rendere accettabile un progetto. Promuovere attività di concertazione nei processi decisionali attraverso l'interazione reciproca tra attori con diversi interessi per cercare soluzioni consensuali, attraverso dibattiti, gruppi di lavoro, metodologie partecipate. Promuovere attività di negoziazione per giungere a una soluzione condivisa, attivando un processo di massima partecipazione tra le parti tramite un processo negoziale assistito da una terza parte indipendente (il facilitatore/mediatore può utilizzare diverse tecniche quali giochi di ruolo, simulazioni, workshop).

Promuovere l'organizzazione di corsi sui conflitti ambientali, implementando metodologie di approccio interattive per dare al cittadino strumenti di lettura e di consapevolezza sul proprio ruolo nei dibattiti sulle problematiche ambientali.



Valutazioni alla proposta

1 sono pienamente d'accordo

Commento alla proposta

E' fondamentale il coinvolgimento di bambini e ragazzi per impostare il corretto comportamento futuro
Lorenza Tomaselli

L'osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di formare ed educare all'adozione di buone pratiche ambientali (paragrafo 6.7.3). L'osservazione fornisce quindi un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte.

EDU4 - Promuovere la partecipazione attiva del cittadino e fornire strumenti per la gestione dei conflitti ambientali

Nessun commento ricevuto

Nuove proposte

1 - PICCOLI MISURATORI CRESCONO

Si potrebbe favorire la diffusione nelle scuole di piccole stazioni per la rilevazione della CO₂, del monossido di carbonio e (se le tecnologie a disposizione lo consentono a prezzi relativamente bassi) del PM₁₀ e della formaldeide. Si potrebbero fare percorsi di sensibilizzazione agli inquinanti in generale e anche ai veleni tipici degli ambienti chiusi (es., formaldeide).

Donare kit per la misurazione degli inquinanti alle scuole che lo richiedono (dalla scuola dell'infanzia agli IC, dagli istituti superiori alla formazione professionale).

Formare docenti, personale ATA, educatori.

Diffondere l'educazione ambientale nelle nostre scuole.

Alessandro Turcato

L'osservazione risulta coerente con le strategie definite nel Piano, in particolare con la strategia di formare ed educare all'adozione di buone pratiche ambientali (paragrafo 6.7.3).

Le scuole sono già coinvolte in percorsi sulla qualità dell'aria e nuovi percorsi, con metodologie innovative e ancor più coinvolgenti per gli studenti, saranno a breve attivati nelle scuole trentine grazie ai finanziamenti del progetto europeo PREPAIR.

Il ruolo attivo del singolo nella ricerca scientifica e nella raccolta di dati ambientali (in altre parole, la "citizen science") è un altro importante concetto fatto proprio nel Piano.

L'osservazione fornisce quindi un'importante indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte.

INDIRIZZO EMAIL DEDICATO

proposta per mobilità

INCREMENTARE notevolmente il numero dei distributori anche automatici di gas Metano e GPL con possibilità di rifornimento self-service le zone scoperte per il metano sono anche la valli più turistiche - FASSA -GIUDICARIE-SARCA e NON -SOLE posizionare stazioni di rifornimento incentiverebbe anche il mercato della sostituzione / conversione del parco macchine, fornirebbe un tangibile servizio ai turisti, oltre che conferire una immagine di provincia realmente ATTENTA alla qualità dell'aria

Roberto - Collegio Geometri e Geometri Laureati della Provincia di Trento

L'osservazione, pur coerente la strategia di ridurre l'impatto sulla qualità dell'aria del trasporto privato su strada e fornendo quindi un'indicazione di condivisione con le misure di riduzione dell'inquinamento proposte, non risulta ammissibile per le ragioni elencate in seguito.

Su indicazione del Servizio provinciale competente, si evidenzia in primis come non sia facoltà dell'ente pubblico incrementare il numero di distributori di combustibili gassosi utilizzati per autotrazione. La normativa di riferimento (L.P. 17/2010 e relativo regolamento di esecuzione) contiene precise disposizioni volte ad imporre la presenza di specifici carburanti, tra cui i prodotti gassosi, fin dal loro esordio ma, purtroppo, lo sviluppo della rete non è andato di pari passo con la volontà del legislatore. Si è infatti osservato che presso i soggetti interessati alla commercializzazione di tali prodotti, società petrolifere e retisti in primis, non hanno suscitato particolare interesse nemmeno le agevolazioni messe in campo dalla Provincia di Trento fino dai primi anni 2000; con tali contributi è stato realizzato e messo in funzione un solo impianto di gas naturale. In secondo luogo, occorre tenere in considerazione che circa la metà dei titolari di impianti stradali di distribuzione di carburante è costituita da soggetti privati che, per ovvie ragioni, non dispongono dei capitali necessari per implementare anche i nuovi combustibili in impianti datati.

Non meno importanti sono, infine, le considerazioni circa la mancanza delle reti di adduzione del gas naturale, come nelle Valli di Non e Sole, dove è improponibile imporre la presenza di combustibili gassosi per autotrazione, nonché le questioni di sicurezza legate sia alle distanze che alle stringenti regole tecniche da ottemperare per consentire il rifornimento in self service di tali prodotti.

Il Servizio provinciale competente segnala, in conclusione, l'impegno della Provincia sui temi della qualità dell'aria e dell'ambiente, ma che finora ciò non ha indotto i titolari degli impianti a dotarsi delle infrastrutture necessarie per fornire il relativo servizio alla collettività.

OSSERVAZIONI e PROPOSTA al Piano Provinciale di tutela della qualità "Io Partecipo"

Considerato che il Piano provinciale di tutela della qualità dell'aria è lo strumento di cui si è dotata la Provincia Autonoma di Trento per pianificare, in ottemperanza a quanto stabilito dal D. Lgs. 155/2010, le misure necessarie a monitorare e a ridurre sul proprio territorio le emissioni nell'aria di inquinanti pericolosi per la salute umana e per la qualità dell'ambiente, e tenuto conto che l'Organizzazione mondiale per la sanità ha classificato l'inquinamento atmosferico come cancerogeno per l'uomo, il Movimento 5 Stelle, rappresenta quanto di seguito esposto.

In primo luogo, si osserva che l'attuale rete provinciale di rilevazione/monitoraggio della qualità dell'aria, su cui poggiano le previsioni della proposta di Piano in esame, è sottodimensionata e non consente di verificare la qualità dell'aria in alcune zone del Trentino, caratterizzate dalla presenza di emissioni di inquinanti pericolosi consistenti e/o in crescita. Nello specifico, si fa presente come i territori dell'Alta Valsugana ed in particolare dei Comuni più popolosi come quello di Levico Terme, siano totalmente privi di rilevatori della qualità dell'aria, nonostante siano caratterizzati dalla presenza/vicinanza di sorgenti emissive di inquinanti di grandissima rilevanza; in particolare, si rammentano il passaggio in tale area della S.S. 47 della Valsugana, che rappresenta il principale corridoio stradale di collegamento tra l'Asse del Brennero ed il Nord-Est anche per il traffico pesante, la riapertura delle Acciaierie di Borgo Valsugana, la presenza di un

impianto attivo di riciclaggio di asfalti nel Comune di Levico Terme, la presenza di un impianto industriale attivo di combustione a biomassa nel limitrofo Comune di Novaledo, l'incremento degli impianti di riscaldamento domestici a legna e pellet. Tutto ciò, tenuto conto della presenza nella valle del fenomeno dell'inversione termica e di correnti d'aria di direzione est-ovest, nonché della repentina crescita nel territorio dell'incidenza di malattie tumorali (tra cui in particolare leucemie e linfomi), desta notevole preoccupazione nella popolazione locale, anche per la valenza turistica dell'area, che dovrebbe essere preservata non solo per tutelare la salute umana ma anche per salvaguardare e sostenere l'economia locale. Ciò considerato, si ritiene quindi che l'esclusione del territorio dell'Alta Valsugana e del Comune di Levico Terme dalla rete provinciale di misurazione della qualità dell'aria determini l'elusione della valutazione di eventuali misure correttive/migliorative delle emissioni inquinanti da porre in essere e quindi il mancato raggiungimento degli obiettivi individuati dalla presente proposta di piano ai sensi del D. Lgs. 155/2010. In merito a tale aspetto, il Movimento 5 Stelle, propone pertanto di aggiornare, con il piano in corso di definizione, la rete provinciale di rilevazione in parola, prevedendo l'installazione e l'attivazione nel territorio del Comune di Levico Terme di 3 stazioni fisse di monitoraggio degli inquinanti critici e dei metalli pesanti, tra cui in particolare il biossido d'azoto, le polveri sottili (PM10 e PM2,5) e il benzopirene.

Per quanto riguarda il benzopirene, si rileva inoltre in via generale che l'esistenza di una sola stazione fissa di monitoraggio nel centro urbano di Trento (Parco Santa Chiara) non pare sufficiente ai fini della rilevazione delle emissioni di un inquinante strettamente legato alla combustione della legna e quindi presente maggiormente nei territori vallivi di montagna.

Inoltre, si rappresenta che il Piano in esame non considera tra i fattori inquinanti le emissioni odorigene, né prevede misure specifiche al riguardo, nonostante si siano verificati casi gravi e annosi come quelli di Rovereto.

Infine, si manifesta contrarietà alla misura di promozione della progettazione e realizzazione di impianti a biomassa e per la produzione di biogas, in quanto ritenuti lesivi della qualità dell'ambiente trentino, già fortemente antropizzato, nonché della salute e della qualità della vita delle popolazioni limitrofe, soprattutto a causa del ristagno degli inquinanti nei fondovalle, dovuto alla particolare conformazione del territorio e alle peculiarità del clima locale.

Maurizio Dal Bianco (Consigliere comunale Levico)

Le modalità con cui deve essere misurata e valutata la qualità dell'aria fanno riferimento alla normativa europea (Direttiva 2008/50/CE) recepita a livello nazionale dal D.Lgs. 155/2010. In questi atti sono dettagliati, fra gli altri, i limiti massimi di concentrazione posti a tutela della salute della popolazione per vari inquinanti e le relative modalità di misura. In particolare, le attività di misura sono definite dal c.d. *Programma di valutazione* che individua, fra l'altro, il numero di stazioni da dedicare a questa attività in ragione delle dimensioni territoriali, della popolazione residente e conseguentemente del potenziale carico emissivo, dell'orografia, ecc. Tutte queste valutazioni sono rese possibili partendo da informazioni, raccolte anche con campagne di misura effettuate ad hoc in molti fondovalle del Trentino, aventi un dettaglio tale da consentire una confidente conoscenza della qualità dell'aria in una determinata parte del territorio anche senza dover necessariamente effettuare nuove misure.

Il documento di Piano rappresenta il passo concreto e successivo alle attività di misura e valutazione con l'individuazione di tutte le strategie e misure concrete di riduzione delle situazioni di criticità e più in generale di miglioramento della qualità dell'aria già chiaramente individuate con gli strumenti a disposizione.

In merito all'osservazione secondo la quale il Piano non considera tra i fattori inquinanti le emissioni odorigene, si evidenzia come tale tematica non sia disciplinata nel D.Lgs. n.155/2010 che tratta la tutela della qualità dell'aria e la relativa pianificazione.

La tematica dell'impatto odorigeno non è normata a livello nazionale e in Provincia di Trento si fa riferimento alle "Linee guida per la caratterizzazione, l'analisi e la definizione dei criteri tecnici e gestionali per la mitigazione delle emissioni delle attività ad impatto odorigeno", approvate con d.G.P. n.1087 del 24 giugno 2016.

L'osservazione non viene quindi integrata all'interno del documento di Piano in quanto non rientra nella

normativa ai sensi della quale il Piano stesso è redatto (artt. 9 e 13 del citato D. Lgs. 155/2010).

Infine, l'affermazione secondo cui gli impianti a biomassa e quelli per la produzione di biogas sono "lesivi della qualità dell'ambiente, della salute e della qualità della vita" necessiterebbe di evidenze tecnico-scientifiche a supporto, non chiarite nell'osservazione. Il presente Piano promuove impianti centralizzati di produzione di energia alimentati a biomassa e, ove possibile, con produzione di biogas e conseguente valorizzazione energetica, che rispettino la normativa ambientale vigente, le BAT di settore, corredati dalle autorizzazioni ambientali necessarie nonché da pareri positivi in sede di Valutazione di Impatto Ambientale o degli altri iter previsti dalla normativa.