

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
PROVINCE
COMUNI CAPOLUOGO
E
COMUNI SUPERIORI
A 50.000 ABITANTI

ACCORDO DI PROGRAMMA 2012-2015

"PER LA GESTIONE DELLA QUALITÀ DELL'ARIA E PER IL PROGRESSIVO
ALLINEAMENTO AI VALORI FISSATI DALLA UE
DI CUI AL D.LGS. N. 155 DEL 13 AGOSTO 2010 "

26 Luglio 2012

PREMESSO CHE:

- § il risanamento e la tutela della qualità dell'aria costituiscono un obiettivo irrinunciabile in tutte le politiche della Regione Emilia-Romagna, considerate le importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente;
- § dal 2002 la Regione Emilia-Romagna si è attivata attraverso un Programma di interventi (allegato 1) per implementare misure finalizzate alla riduzione delle emissioni di polveri fini (PM10) e biossido di azoto (NO₂) in tutti gli agglomerati, formalizzato con la sottoscrizione di Accordi di Programma sulla Qualità dell'Aria¹;
- § lo Stato italiano e, fra le altre, la Regione Emilia-Romagna sono stati sottoposti alla procedura di infrazione comunitaria 2008/2194 per violazione della Direttiva 1999/30/CE² a seguito del superamento dei valori limite di PM10, registrato in diverse zone e agglomerati del territorio regionale tra il 2005 e il 2007;
- § la Regione Emilia-Romagna ha presentato alla Commissione Europea in data 20 gennaio 2009 una richiesta di deroga al rispetto dei valori limite per il PM10, ai sensi dell'art. 22 della Direttiva 2008/50/CE³, che non è stata concessa;
- § in seguito ai superamenti del valore limite annuale dell'NO₂ in alcune aree del territorio regionale, in data 2 settembre 2011 la Regione Emilia-Romagna ha presentato richiesta di deroga al rispetto del valore limite anche per questo inquinante;

PREMESSO INOLTRE CHE:

- § il D.Lgs. 155/2010⁴ all'art. 9 prevede che le Regioni adottino un Piano di qualità dell'aria che contenga le misure necessarie ad agire sulle principali sorgenti di emissione, laddove i livelli degli inquinanti superano i valori limite, e le misure necessarie a preservare la qualità dell'aria nelle restanti aree;
- § il D.Lgs. 155/2010 all'art. 10 prevede inoltre che nel caso insorga il rischio di superamento dei valori limite le Regioni possano adottare Piani d'azione, che contengano interventi da adottare nel breve termine, finalizzati a limitare oppure a sospendere le attività che contribuiscono all'insorgenza del rischio di superamento e non aventi carattere strutturale o ricorrente;

¹ Link agli "Accordi di programma per la gestione della qualità dell'aria e per il progressivo allineamento ai valori fissati dalla UE": http://www.arpa.emr.it/pubblicazioni/liberiamo/avvisi_4.asp?idlivello=827

² DIR 1999/30/CE concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo

³ DIR 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa

⁴ DECRETO LEGISLATIVO 13 agosto 2010, n. 155 - Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa

DATO ATTO CHE:

- § la Regione Emilia-Romagna con la DGR n. 344/2011⁵ e con la successiva DAL n. 51/2011⁶ ha approvato le cartografie relative alle aree di superamento su base comunale di PM10 e NO₂ (allegato 2), individuate ai fini delle richieste di deroga alla Comunità Europea ed integrate con quelle individuate tramite le valutazioni modellistiche, in modo che:
- costituiscano la base conoscitiva per le autorità competenti in materia di gestione della qualità dell'aria ambiente per l'individuazione e l'attivazione delle misure e degli interventi necessari al conseguimento dei valori limite;
 - la pianificazione sia improntata alla massima integrazione delle diverse politiche settoriali, in particolare quelle volte a contrastare il cambiamento climatico e quelle per la tutela ed il risanamento della qualità dell'aria, per poter contrastare contemporaneamente i processi che generano inquinanti a scala globale e scala locale;
 - gli strumenti di pianificazione regionale settoriale, in particolare nei settori dei trasporti, energia, industria, agricoltura, edilizia ed urbanistica, tengano conto, nell'individuazione delle misure e degli interventi che li caratterizzano, anche della necessità del conseguimento dei valori limite per il biossido di azoto ed il PM10 nei termini previsti dalla normativa comunitaria;
- § la Regione Emilia-Romagna con DGR n. 2001/2011⁷ prende atto della necessità di avviare un processo di riorganizzazione delle modalità di gestione della qualità dell'aria e, in attuazione degli articoli 9 e 10 del D.Lgs. 155/2010, di elaborazione di un Piano per la qualità dell'aria regionale, specificandone i contenuti essenziali, approvando:
- a) la nuova zonizzazione del territorio, approvata dal Ministero dell'Ambiente con nota prot. DVA-2011-0022798 del 13/9/2011⁸ (Allegato 3), ai sensi dell'art. 3 comma 2 del D.Lgs. 155/2010;
 - b) la configurazione della rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria adeguata alla nuova zonizzazione, approvata dal Ministero dell'Ambiente

⁵ DGR n 344 del 14/03/2011: Direttiva 2008/50/ce relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, attuata con D.Lgs 13 agosto 2010, n. 155. Richiesta di proroga del termine per il conseguimento e deroga all'obbligo di applicare determinati valori limite per il biossido di azoto e per il PM10.

⁶ DAL n. 51 del 26/07/2011: Individuazione delle aree e dei siti per l'installazione di impianti di produzione di energia elettrica mediante l'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili eolica, da biogas, da biomasse e idroelettrica.

⁷ DGR. N. 2001 del 27 dicembre 2011: "Recepimento del Decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa" - Approvazione della nuova zonizzazione e della nuova configurazione della rete di rilevamento ed indirizzi per la gestione della qualità dell'aria"

⁸ Link al Progetto di zonizzazione e di classificazione delle zone e degli agglomerati: "http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/aria-rumore-elettrosmog/informazioni/normativa/norme-inquinamento-atmosferico/norme-regionali/ZONIZZAZIONE%20REGIONE%20EMILIA%20III%2031_05_2011.pdf/view"

con nota prot. DVA-2011-0029713 del 28/11/2011⁹, ai sensi dell'art. 5 comma 6 del D.Lgs. 155/2010;

VALUTATA PERTANTO LA NECESSITÀ:

- § di adottare tutte le misure possibili per la riduzione delle emissioni in atmosfera, dando continuità e rafforzando le azioni finora attivate ai vari livelli istituzionali¹⁰, con l'obiettivo di riportare i livelli di PM10 e NO₂ entro i limiti di legge e di fare quanto possibile per l'archiviazione della procedura di infrazione comunitaria in corso;

TUTTO CIÒ PREMESSO

La Regione Emilia-Romagna, le Province della Regione, i Comuni Capoluogo ed i Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti

STIPULANO IL SEGUENTE ACCORDO DI PROGRAMMA 2012-2015

Articolo 1

Finalità

1. Il presente Accordo di Programma individua sino alla sua scadenza (26/07/2015) il complesso di misure da applicare per il risanamento della qualità dell'aria ed in particolare per la riduzione della concentrazione di PM10 ed NO₂ nel territorio regionale al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi sulla salute umana e sull'ambiente nel suo complesso.

Articolo 2

Campo d'applicazione

1. Il presente Accordo trova applicazione nei territori dei Comuni capoluogo di provincia della Regione Emilia-Romagna, in quelli con popolazione superiore a 50.000 abitanti e negli ulteriori Comuni che intendano aderire allo stesso tramite sottoscrizione volontaria.

Articolo 3

Obiettivi

1. Gli Enti sottoscrittori convengono sulla necessità di attuare politiche integrate ai fini del risanamento della qualità dell'aria, dando priorità ai seguenti obiettivi:

⁹ Link al Programma di valutazione della qualità dell'aria: "<http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/aria-rumore-elettrosmog/informazioni/normativa/norme-inquinamento-atmosferico/norme-regionali/Programma%20Valutazione%20EMR%2018%2011%202011.pdf/view>"

¹⁰ Si veda ALLEGATO 4 "Azioni attuate e in corso di realizzazione"

- a) pianificazione territoriale e di riqualificazione urbana, finalizzate a contrastare il consumo di suolo, ad incrementare le infrastrutture verdi ed a ridurre l'esigenza di spostamenti;
- b) miglioramento della mobilità sostenibile mediante il potenziamento dei sistemi di mobilità collettiva (TPL, ferrovie, car sharing, car pooling) e spostamento verso l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale (bicicletta, veicoli elettrici, a GPL, a metano, ibridi);
- c) sviluppo di iniziative volte al risparmio energetico ed alla produzione di energia da fonti rinnovabili ed adozione di requisiti di eco sostenibilità nei regolamenti edilizi comunali;
- d) utilizzo delle migliori tecniche disponibili nelle attività produttive, in agricoltura e nelle sorgenti civili.

2. E' necessario dare attuazione, ognuno nel proprio ambito di competenza, alle misure strutturali, gestionali ed emergenziali di seguito specificate, assicurando la massima integrazione fra le diverse politiche settoriali.

Articolo 4

Misure strutturali

1. Gli Enti sottoscrittori si impegnano, ciascuno per le proprie competenze, a dare attuazione al quadro normativo di riferimento ed alle misure strutturali di seguito elencati e dettagliatamente descritti nell'Allegato 5:

A – Mobilità ciclopedonale, mobilità elettrica e infrastrutture verdi

- contributi per l'acquisto di biciclette a pedalata assistita, ciclomotori e quadri cicli elettrici;
- installazione delle colonnine di ricarica interoperabili con l'uso del sistema tecnologico del "Mi Muovo" nelle principali città della Regione;
- armonizzazione delle regole di accesso ai centri urbani dei veicoli elettrici e regolamentazione della distribuzione delle merci;
- potenziamento della mobilità ciclopedonale (incremento della rete e messa in sicurezza, aree attrezzate per ricovero bici, bike-sharing, ecc.);
- interventi per la mobilità elettrica e per progetti di riqualificazione urbana e di infrastrutture urbane verdi.

B – Trasporto pubblico locale e ferroviario

- completamento dell'integrazione modale e tariffaria "Mi Muovo";
- investimenti per il rinnovo parziale del parco autobus regionale con mezzi a basso impatto ambientale (metano e filobus);
- investimenti nel settore ferroviario per la riqualificazione ed il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi regionali;
- investimenti per la crescita del trasporto merci ferroviario e il riequilibrio del sistema di trasporto delle merci.

C - Politiche energetiche

- interventi nei settori ricerca e innovazione;
- sviluppo della *Green Economy* e della qualificazione energetica del sistema produttivo regionale;
- sostegno alla qualificazione edilizia, urbana e territoriale.

D. Pianificazione territoriale

- pianificazione territoriale ed urbanistica sostenibile limitando lo *sprawl* urbano e minimizzando il consumo di nuovo territorio¹¹.

E – Attività produttive e agricoltura

- mitigazione degli impatti ambientali nella localizzazione, progettazione e gestione degli impianti a biogas e biomasse¹²;
- contenimento delle emissioni di ammoniaca dagli effluenti di allevamento¹³.

2. Gli interventi strutturali, di cui al punto precedente lettere A e B, sono realizzati prioritariamente nelle aree di superamento dei valori limite di PM10 e NO₂ degli Enti sottoscrittori, come stabilito dalla DGR n. 344/2011, anche in base al numero effettivo di giorni di limitazione della circolazione ed all'estensione dei provvedimenti. Costituisce titolo preferenziale per l'assegnazione dei finanziamenti l'adozione di ulteriori misure aggiuntive attivate dagli Enti sottoscrittori per il risanamento della qualità dell'aria in aggiunta a quelle stabilite con il presente Accordo.

Articolo 5

Misure di mitigazione delle emissioni da traffico in area urbana (1 ottobre al 31 marzo)

A. Provvedimenti di limitazione della circolazione

1. I provvedimenti di limitazione della circolazione di cui ai commi 2 e 3 sono in linea con gli impegni assunti dalle Regioni del bacino padano e dalle Province Autonome di Trento e Bolzano nell'ambito dell'Accordo¹⁴ sottoscritto in data 7/2/2007.

2. Provvedimenti di limitazione della circolazione nelle aree urbane **dal lunedì al venerdì dalle 08.30 alle 18.30:**

a) dei veicoli a benzina precedenti all'Euro 1¹⁵;

¹¹ linee guida europee "Guidelines on best practice to limit, mitigate or compensate soil sealing" (2012): http://ec.europa.eu/environment/soil/pdf/soil_sealing_guidelines_en.pdf

¹² DAL 51/2011, DGR 1495/2012 e DGR 362/2012

¹³ Regolamento regionale 28 ottobre 2011, n.1 "Regolamento regionale ai sensi dell'articolo 8 della Legge Regionale 6 marzo 2007, n. 4. Disposizioni in materia di utilizzazione agronomica degli effluenti di allevamento e delle acque reflue derivanti da aziende agricole e piccole aziende agro-alimentari"

¹⁴ Accordo per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento atmosferico sottoscritto in data 7 febbraio 2007 tra le Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte, Veneto, Valle d'Aosta, Friuli Venezia Giulia, le province autonome di Trento e Bolzano e la Repubblica e Cantone Ticino

¹⁵ Non omologati ai sensi della direttiva 91/441 o immatricolati prima del 31/12/1992

- b) dei veicoli diesel precedenti all'Euro 2;
- c) degli autoveicoli diesel Euro 2 NON dotati di sistema di riduzione della massa di particolato;
- d) dei ciclomotori e dei motocicli a due tempi precedenti alla normativa Euro 1¹⁶;
- e) dei veicoli diesel di tipo M2, M3, N1, N2 o N3 precedenti all'Euro 3, ovvero non dotati di sistema di riduzione della massa di particolato con marchio di omologazione e inquadrabili, ai fini dell'inquinamento da massa di particolato, quali Euro 3 o categoria superiore.

3. Provvedimenti di limitazione della circolazione dal 1 ottobre al 30 novembre e dal 7 gennaio al 31 marzo nelle aree urbane **il giovedì dalle 08.30 alle 18.30** anche alle seguenti tipologie di veicoli:

- a) autoveicoli benzina Euro 1, Euro 2 e Euro 3;
- b) autoveicoli diesel Euro 3 (non dotati di sistemi di riduzione della massa di particolato);
- c) ciclomotori e motocicli Euro 1.

4. Gli Enti sottoscrittori convengono sulla necessità di individuare un meccanismo di flessibilità e di stabilire che i provvedimenti di cui al comma 3 potranno essere revocati nel caso in cui per sette giorni consecutivi, antecedenti al giorno di controllo, martedì, non si verifichino superamenti dei valori limite giornalieri di PM10 sul territorio regionale.

5. I provvedimenti di limitazione della circolazione di cui ai commi 2 e 3 non si applicano alle categorie di veicoli di cui all'allegato 6.

6. Le singole Amministrazioni comunali, in considerazione delle specifiche esigenze locali, stabiliscono l'estensione delle aree soggette ai provvedimenti di limitazione della circolazione di cui ai commi 2 e 3.

B. Domeniche ecologiche

1. I Comuni, nel periodo dal 1 ottobre al 30 novembre e dal 7 gennaio al 31 marzo, oltre alle misure di cui al punto A, attivano i provvedimenti di limitazione della circolazione di cui al precedente comma 3 ogni prima domenica del mese, promuovendo iniziative volte alla diffusione della mobilità ciclo-pedonale, all'uso sostenibile delle città e all'educazione ambientale. Le domeniche ecologiche sono individuate e programmate nell'ambito della Conferenza dei Sindaci, da svolgere nelle forme e con le modalità più appropriate alle esigenze delle comunità amministrate. Di tale programmazione è data preventiva comunicazione alla cittadinanza e le iniziative sono promosse con il logo comune "Liberiamo l'aria".

C. Accessibilità alle aree urbane interessate dai provvedimenti

1. Per agevolare gli spostamenti dei cittadini nelle giornate di giovedì e nelle domeniche ecologiche, le Aziende di trasporto pubblico locale dovranno attivare

¹⁶ Non omologati ai sensi della direttiva 97/24CE

tutte le iniziative necessarie a soddisfare l'aumento della domanda, prevedendo eventualmente abbonamenti agevolati per l'utilizzo del TPL per tutte le giornate di blocco abituali, di cui al presente articolo, e aggiuntive, di cui all'art. 7.

2. Al fine di agevolare l'accessibilità delle aree urbane interessate di provvedimenti di cui ai commi precedenti, gli Enti sottoscrittori promuovono specifici accordi con le associazioni di rappresentanza e le Aziende di Trasporto pubblico locale, anche nell'ambito delle iniziative di Town Centre Management promosse dalla L.R. 41/1997.

Art. 6

Misure gestionali

1. Gli Enti sottoscrittori si impegnano, ciascuno per le proprie competenze, ad attivare e promuovere le misure gestionali di seguito specificate:

- A. Ampliamento delle zone a traffico limitato (ZTL), delle aree pedonali ed incremento delle corsie preferenziali per il TPL.
- B. Azioni di *mobility management* (abbonamenti agevolati, navette, agevolazione *car sharing*...).
- C. Azioni per ridurre le necessità di spostamento della popolazione: videoconferenze, telelavoro, asili aziendali, criteri di assegnazione scolastica (nidi, asili, elementari) in base al quartiere di residenza.
- D. Azioni per promuovere la mobilità sostenibile per i percorsi casa-scuola e casa-lavoro.
- E. Ordinanze temporanee, nei casi giustificati dall'urgenza o da particolari situazioni di criticità ambientale, accordi stagionali ovvero misure strutturali da includere nei Regolamenti Comunali che prevedano l'obbligo di mantenere chiuse le porte di accesso al pubblico da parte di esercizi commerciali, pubblici, ecc. per evitare dispersioni termiche sia nel periodo invernale che in quello estivo.
- F. Introduzione nei capitolati di appalto per forniture e trasporto scolastico di punteggi premianti per le ditte che utilizzano parchi veicolari a basso impatto ambientale (elettrici, ibridi, gas metano, GPL) e introduzione di tale condizione tra i requisiti di ammissione alle gare.
- G. Programmi di lavaggio frequenti delle sedi stradali nei periodi più critici di inquinamento da PM10, compatibilmente alle situazioni di crisi idrica ed al rischio di formazione di ghiaccio.

Articolo 7

Misure emergenziali

1. Considerato il perdurare della situazione di sfioramento dei 35 giorni/anno del valore limite giornaliero per il PM10 e la situazione particolarmente critica verificatasi nell'autunno-inverno 2011-2012, gli Enti sottoscrittori convengono sulla

necessità di stabilire un meccanismo automatico concordato per l'attivazione di misure emergenziali, in caso di picchi di inquinamento che comportino lo sfioramento del valore limite giornaliero per più di **7 giorni consecutivi**. Le misure emergenziali di cui al presente articolo trovano applicazione nel periodo dal 1 ottobre al 31 marzo e ad esse **non si applica la sospensione** prevista all'art. 5 comma 3 per il periodo 1 dicembre – 6 gennaio.

2. Nel periodo dal 1 ottobre al 31 marzo, se in seguito alle verifiche effettuate da ARPA **il martedì**, individuato quale giorno di controllo, si dovesse evidenziare che nei 7 giorni precedenti si è avuto lo sfioramento continuativo del valore limite giornaliero di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ di PM10 rilevato dalle stazioni della rete regionale di monitoraggio nel territorio di una o più province¹⁷, è prevista automaticamente e senza possibilità di revoca la limitazione della circolazione nelle aree urbane degli Enti sottoscrittori della Provincia nella quale si sono verificati i superamenti, a tutte le tipologie di veicoli specificati all'art. 5 commi 2 e 3 e nelle fasce orarie ivi indicate, **nella domenica successiva** al giorno di controllo.

3. Qualora i superamenti di cui al punto 2 **perdurino per ulteriori 7 giorni consecutivi nella stessa o in un'altra provincia**, i provvedimenti di limitazione della circolazione saranno estesi alle aree urbane di tutti gli Enti sottoscrittori dell'Accordo e si darà attuazione anche alle seguenti misure, fino alla verifica del martedì successivo:

- a) ridurre le temperature di almeno un grado centigrado negli ambienti di vita riscaldati (fino a massimo 19°C nelle case, negli uffici, nei luoghi per le attività ricreative associative o di culto, nelle attività commerciali; fino a massimo 17°C nei luoghi che ospitano attività industriali ed artigianali). Sono esclusi da queste indicazioni gli ospedali e le case di cura, le scuole ed i luoghi che ospitano attività sportive;
- b) nelle unità immobiliari dotate di sistemi di riscaldamento multi-combustibile, è vietato l'utilizzo di biomasse (legna, pellet, cippato, altro) in sistemi di combustione del tipo camino aperto;
- c) potenziare i controlli sui veicoli circolanti sulla base delle limitazioni della circolazione in vigore.

4. Arpa provvede a fornire l'emissione di un **bollettino settimanale**, per il periodo dall'1 ottobre al 31 marzo, finalizzato alla individuazione di situazioni di particolare criticità.

5. Il bollettino verrà emesso entro le ore 12 di ogni martedì e verrà diffuso da ARPA attraverso una newsletter a tutti gli Enti sottoscrittori e sul sito

¹⁷ Il superamento del valore limite sul territorio provinciale viene calcolato considerando il massimo tra i valori giornalieri del PM10 rilevati dalle stazioni di misura della rete regionale di monitoraggio presenti all'interno del territorio provinciale.

www.liberiamolaria.it. Il contenuto dettagliato ed il formato del bollettino saranno definiti in accordo tra la Regione Emilia-Romagna ed ARPA.

Articolo 8

Impegni dei soggetti sottoscrittori dell'Accordo

1. Ciascun Ente sottoscrittore nello svolgimento dell'attività di propria competenza si impegna a:

- a) rispettare i termini concordati e ad applicare le misure indicate nel presente Accordo con modalità omogenee;
- b) utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento sia nella fase di informazione alla popolazione che nell'adozione dei provvedimenti previsti;
- c) **assumere i provvedimenti** di competenza delle singole Amministrazioni, descritti all'art. 5, punti A e B, e inviare il **testo dell'ordinanza** alla redazione del sito web www.liberiamolaria.it, all'indirizzo liberiamolaria@arpa.emr.it, entro il **15 settembre di ogni anno, per il periodo di validità dell'Accordo**.

2. Gli Enti si impegnano, inoltre, ad attuare e monitorare le misure previste nei Piani Provinciali di tutela e risanamento della qualità dell'aria in coerenza e continuità con le misure indicate in allegato 7.

3. I Comuni sottoscrittori partecipano al tavolo regionale di coordinamento per l'armonizzazione delle regole di accesso alla ZTL e/o al centro urbano, dei veicoli per la distribuzione di merci. Si impegnano a individuare in quella sede, e ad applicare successivamente, una fascia oraria minima comune e a differenziare le altre fasce orarie o le regole di accesso tenendo conto delle caratteristiche dei veicoli.

Articolo 9

Impegni della Regione per la gestione della qualità dell'aria

1. Nel rispetto di quanto previsto dal D.Lgs. 155/2010 e dalla DGR 2001/2011 la Regione, di concerto con gli Enti locali per quanto di competenza, assicura tramite ARPA Emilia-Romagna la manutenzione e l'adeguamento degli strumenti regionali di gestione della qualità dell'aria nonché l'armonizzazione degli stessi con i corrispondenti strumenti a livello nazionale, ovvero:

- a) la rete di monitoraggio della qualità dell'aria (il progetto di adeguamento si concluderà entro il 2012);
- b) gli inventari regionali delle emissioni e gli scenari emissivi;
- c) la modellistica per le valutazioni degli scenari e per la valutazione e previsione della qualità dell'aria;

d) Il Reporting (Report annuale “La qualità dell'aria in Emilia-Romagna” disponibile sul sito web della Regione e di ARPA) e l'informazione al pubblico.

2. In attuazione degli articoli 9 e 10 del D.Lgs. 155/2010, la Regione predispone un Piano regionale di qualità dell'aria nei tempi e con le modalità previste dalla legislazione regionale e nazionale.

3. La Regione Emilia-Romagna continua il confronto con le altre Regioni e le Province autonome nell'ambito del Tavolo Tecnico Interregionale di bacino padano condividendo:

- lo sviluppo dell'inventario delle emissioni, con l'utilizzo del modello INEMAR ed in successione il confronto dei risultati della modellazione mediante l'ottimizzazione delle catene di modelli, la valutazione di scenari per piani/programmi;
- i valori limite emissivi per le attività produttive e per le sorgenti civili;
- i criteri per l'applicazione delle migliori tecnologie per la riduzione delle emissioni da impianti che utilizzano come combustibile legna da ardere e biomasse.

4. La Regione partecipa ai lavori della Commissione per l'individuazione delle misure nazionali coordinata dal Ministero dell'Ambiente, in seno alla quale si farà promotrice di istanze ed iniziative volte alla riduzione delle sorgenti emissive in ambito regionale, quali ad esempio la promozione di accordi con i gestori delle infrastrutture autostradali, l'adesione alla direttiva “Eurovignette” e la promozione di valori limite emissivi di riferimento per le stufe/caldaie a biomassa.

5. La Regione partecipa alla valutazione dei documenti tecnici di revisione della Direttiva Europea 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, nell'ambito sia del Comitato delle Regioni che del gruppo AIR (Air Quality Initiative of Regions – costituito nel 2011 da 11 regioni europee).

6. La Regione supporterà il tavolo di coordinamento per l'armonizzazione delle regole di accesso al centro urbano dei veicoli per la distribuzione di merci, sollecitando politiche regolamentative anche in relazione agli aspetti di “area vasta” e sovra comunali in modo da diminuire il numero complessivo di mezzi utilizzati dagli operatori.

7. La Regione, tramite **ARPA**, provvederà a fornire il necessario supporto tecnico alla valutazione della situazione in essere e della sua evoluzione attraverso la diffusione quotidiana delle informazioni relative agli andamenti delle concentrazioni di inquinanti nell'aria (incluso il PM10), alle previsioni meteorologiche e di qualità dell'aria, sul sito www.liberiamolaria.it e su quello tematico www.arpa.emr.it/aria.

Articolo 10

Impegni delle Province

1. Le Province, o gli Enti locali delegati, impegnati a dare attuazione ai Piani di tutela e risanamento della qualità dell'aria, confermano e implementano tutti quegli interventi strutturali di mobilità sostenibile e di miglioramento della qualità dell'aria già attivati anche con i precedenti Accordi di Programma da tutti gli Enti.

Articolo 11

Conferenza dei Sindaci

1. Per attuare e gestire l'Accordo con i criteri e le modalità richieste dalla scala territoriale di area vasta, viene confermato e rafforzato lo strumento della Conferenza dei Sindaci costituita dal Comune capoluogo, dai Comuni dell'area stessa, con particolare riferimento ai Comuni per i quali esiste il rischio di superamento dei valori limite di PM10 e NO₂, così come individuati nelle zonizzazioni riportate negli allegati 2 e 3, nonché dalla Provincia che ne assicura l'impulso e il coordinamento.

Articolo 12

Controllo delle emissioni dei gas di scarico dei veicoli

1. A seguito delle novità introdotte al regime del “bollino blu” dal Decreto Legge 9 febbraio 2012, n. 5 (convertito con Legge n. 35 del 4 aprile 2012), “Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo”, il Protocollo d'Intesa sottoscritto con le Province nel 2002 è modificato come specificato nel seguente comma.

2. A decorrere dall'anno 2012 il controllo obbligatorio delle emissioni dei gas di scarico degli autoveicoli e dei motoveicoli è effettuato esclusivamente al momento della revisione obbligatoria periodica del mezzo, ai sensi dell'art. 80 del Codice della strada, anziché annualmente. Gli autoveicoli e i motoveicoli devono quindi essere sottoposti a controllo delle emissioni dei gas di scarico dopo 4 anni dalla prima immatricolazione e successivamente ogni due anni.

Articolo 13

Informazione e Comunicazione

1. Gli Enti sottoscrittori, sulla base della positiva esperienza dei precedenti Accordi, convengono nel proseguire e potenziare, anche con forme organizzative comuni, per consentire alla cittadinanza di organizzarsi al meglio, l'efficace campagna regionale di informazione “liberiamo l'aria” che ha supportato le misure di limitazione della circolazione sia permanenti che temporanee adottate nelle precedenti stagioni, utilizzando i sistemi di comunicazione a più larga diffusione.

2. L'ARPA, analogamente a quanto realizzato nel corso degli Accordi precedenti, continuerà nella gestione del sito www.liberiamolaria.it in cui vengono inseriti i dati di qualità dell'aria, i dati meteorologici, le previsioni a 72 ore delle

concentrazioni di PM10, nonché i provvedimenti adottati dalle Amministrazioni locali.

3. La Regione si impegna inoltre, con il contributo delle Aziende USL e dell'ARPA, a proseguire la campagna di informazione e comunicazione sui rischi sanitari da PM10.

4. Le Province ed i Comuni integrano la campagna regionale di comunicazione con iniziative e strumenti diretti ad informare i propri cittadini.

Articolo 14

Monitoraggio e verifica dell'Accordo

1. Gli Enti sottoscrittori si impegnano a svolgere le necessarie verifiche a livello istituzionale e con le rappresentanze economiche e sociali per il monitoraggio dell'Accordo e per gli eventuali adeguamenti che si rendessero necessari.

2. La conferenza dei Sindaci presenta alla Regione annualmente un rapporto sullo stato di attuazione degli interventi al fine dell'individuazione congiunta delle misure di accelerazione che eventualmente si rendessero necessarie.

3. Gli Enti sottoscrittori si incontrano una volta all'anno per verificare l'efficacia delle azioni attuate nell'autunno-inverno precedente e, sulla base degli andamenti di qualità dell'aria, valutare ogni eventuale modifica dell'Accordo che si rendesse necessaria.

4. Gli Enti sottoscrittori si impegnano a proseguire il confronto per valutare i veicoli da assoggettare alle limitazioni della circolazione allo scopo di arrivare ad una programmazione temporale delle classi ambientali e delle tipologie dei veicoli più inquinanti soggetti alle limitazioni di circolazione nei prossimi anni.

5. Al fine della comunicazione alla UE delle informazioni sui Piani e Programmi di cui alla Decisione 2004/224/CE, le Province trasmettono alla Regione, entro il 30 maggio di ogni anno, la rendicontazione degli interventi effettuati nell'anno precedente nell'ambito dell'Accordo di Programma e dei Piani provinciali di risanamento della qualità dell'aria.

Articolo 15

Autorità competente

1. L'adozione dei provvedimenti restrittivi ed i relativi controlli sono di competenza dei Sindaci.

2. In caso di aree sovracomunali interessate a provvedimenti di limitazione di cui agli art. 5 e 7 la Provincia coordina e supporta i Comuni interessati nell'attività di informazione e comunicazione.

Articolo 16

Vigilanza e controllo

1. Per le limitazioni alla circolazione le amministrazioni locali si avvalgono della polizia urbana e del supporto del personale ausiliario del traffico e, ove possibile, di personale appartenente a forme associative ritenute idonee allo scopo. A tal fine la Regione e gli Enti locali sottoscrittori sono impegnati a ricercare ogni utile forma di collaborazione con gli Organi dello Stato preposti alle attività di sicurezza sul territorio.

Articolo 17

Sanzioni

1. Le infrazioni ai provvedimenti sindacali di limitazione della circolazione, attuative del presente Accordo di Programma, sono punite ai sensi e con le modalità previste dal Nuovo Codice della Strada.

2. La mancata attuazione del presente Accordo e dei programmi definiti con gli Accordi precedenti, nonché il mancato rispetto dei contenuti sostanziali da parte dei soggetti sottoscrittori comporterà la sospensione o la revoca dei contributi per il finanziamento delle misure per il risanamento della qualità dell'aria.

Articolo 18

Ulteriori provvedimenti contingibili ed urgenti

1. Il Presidente della Giunta regionale, ai sensi dell'art. 32 della legge n. 833/78, può adottare ordinanze contingibili ed urgenti, con efficacia su tutto il territorio regionale o porzioni del medesimo, qualora la mancata adozione dei provvedimenti previsti dal presente Accordo, nonché la contestuale situazione meteorologica, rivelino un consistente incremento degli inquinanti atmosferici, tali da rappresentare un rischio per la salute pubblica.

2. In sede di Conferenza dei Sindaci, a seguito del permanere di situazioni meteorologiche sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti ed in coerenza con le azioni previste dai Piani provinciali di risanamento della qualità dell'aria, possono essere adottati ulteriori provvedimenti di limitazione della circolazione fino al rientro nei limiti di qualità dell'aria.

3. Qualora si presentino situazioni di carattere eccezionale, eventuali decisioni di **modifica o revoca temporanea dei provvedimenti**, saranno assunte a seguito di concertazione tra i sottoscrittori dell'Accordo.

Articolo 19

Disposizioni per i territori colpiti dagli eventi sismici del 20 e 29 maggio 2012

1. Nei Comuni sottoscrittori colpiti dagli eventi sismici ed individuati nell'allegato I al Decreto Ministeriale 1° giugno 2012¹⁸ ed al Decreto Legge 6 Giugno 2012, n. 74¹⁹, gli obblighi derivanti dal presente Accordo possono essere sospesi, al fine di favorire il processo di ricostruzione, fino al 31 maggio 2013.

2. Nei comuni colpiti dagli eventi sismici e non compresi nell'allegato I al Decreto Ministeriale 1° giugno 2012 ed al Decreto Legge 6 Giugno 2012, n. 74, sarà possibile derogare agli obblighi stabiliti dal presente accordo limitatamente ai mezzi di cantiere e nelle aree interessate dagli interventi di ricostruzione.

¹⁸ Decreto 1 giugno 2012: "Sospensione, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, della legge 27 luglio 2000, n. 212, dei termini per l'adempimento degli obblighi tributari a favore dei contribuenti colpiti dal sisma del 20 maggio 2012, verificatosi nelle province di Bologna, Ferrara, Modena, Reggio Emilia, Mantova e Rovigo."

¹⁹ Decreto Legge 6 giugno 2012 , n. 74: "Interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici che hanno interessato il territorio delle province di Bologna, Modena, Ferrara, Mantova, Reggio Emilia e Rovigo, il 20 e il 29 maggio 2012."

Bologna, _____

ENTI SOTTOSCRITTORI	
Comune di Bologna	
Comune di Carpi	
Comune di Cesena	
Comune di Faenza	
Comune di Ferrara	
Comune di Forlì	
Comune di Imola	
Comune di Modena	
Comune di Parma	
Comune di Piacenza	
Comune di Ravenna	
Comune di Reggio Emilia	
Comune di Rimini	
Provincia di Bologna	
Provincia di Ferrara	
Provincia di Forlì-Cesena	
Provincia di Modena	
Provincia di Parma	
Provincia di Piacenza	
Provincia di Ravenna	
Provincia di Reggio Emilia	
Provincia di Rimini	
Regione Emilia-Romagna	

Bologna, _____

[illegible]

Allegato 1 - Quadro riassuntivo delle misure attuate e dei relativi fondi stanziati o previsti nel periodo 2001 – 2015

		Interventi 2001-2003		Interventi 2004-2006		Interventi 2007-2011		Interventi 2012-2015	
Misura	Obiettivi	Finanziamento regionale	Spesa totale	Finanziamento regionale	Spesa totale	Finanziamento regionale	Spesa totale	Finanziamento regionale previsto	Spesa totale
Misura 1	Post-trattamento dei gas di scarico ed impiego di carburanti alternativi nelle flotte di autobus e nei veicoli circolanti per la riduzione delle emissioni in atmosfera	1.932.000	4.000.000	5.000.000	10.000.000	14.160.000	28.320.000		
Misura 2	Rinnovo del parco autobus del trasporto pubblico locale con veicoli a ridotte emissioni inquinanti	60.084.846	120.000.000	41.893.092	80.000.000	30.000.000	60.000.000	9.500.000	19.000.000
Misura 3	Potenziamento della mobilità ciclistica e dal 2012 anche mobilità elettrica e infrastrutture verdi	3.133.917	216.628.835	7.474.340	21.764.335	4.775.642	10.757.800	5.210.815	7.581.630
Misura 4	Interventi strategici per la mobilità sostenibile delle persone e l'intermodalità e lo sviluppo dei Piani Urbani della Mobilità	34.697.524		15.851.360	37.745.462	44.500.000	139.000.000		
Misura 5	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la mobilità sostenibile dei mezzi utilizzati nelle attività produttive, commerciali e di distribuzione delle merci in aree urbane	5.000.000	5.000.000	6.103.786	12.104.508	—	—		
Misura 6	Sviluppo dei sistemi integrati di monitoraggio del traffico per una mobilità sostenibile	4.000.000	4.000.000	2.456.597	5.397.543	—	—		
Misura 7	Rinnovo, potenziamento del materiale rotabile ferroviario per il trasporto passeggeri di competenza regionale	15.601.554	55.000.000	15.000.000	43.000.000	80.650.652,90	80.650.652,90	16.058.392,99	122.763.522,88
Misura 8	Interventi per la ristrutturazione e messa in qualità della rete di monitoraggio della qualità dell'aria; strumenti di gestione della qualità dell'aria: inventario regionale delle emissioni in atmosfera, sistema modellistico integrato per la valutazione e gestione della qualità dell'aria, bilanci ambientali, ecc.	1.441.750	1.441.750	2.986.030	2.986.030	7.758.658	7.758.658	835.000	835.000
Misura 9	Uso razionale dell'energia: uso razionale dell'energia negli edifici, nei processi produttivi, nel sistema agro-forestale; sviluppo fonti rinnovabili, riduzione inquinamento luminoso	609.620	2.032.068	1.668.501	3.337.002	86.500.000	149.700.000	85.750.000	85.750.000
TOTALE		126.501.211	408.102.653	98.433.706	216.334.880	268.344.953	476.187.111	117.354.208	235.930.153

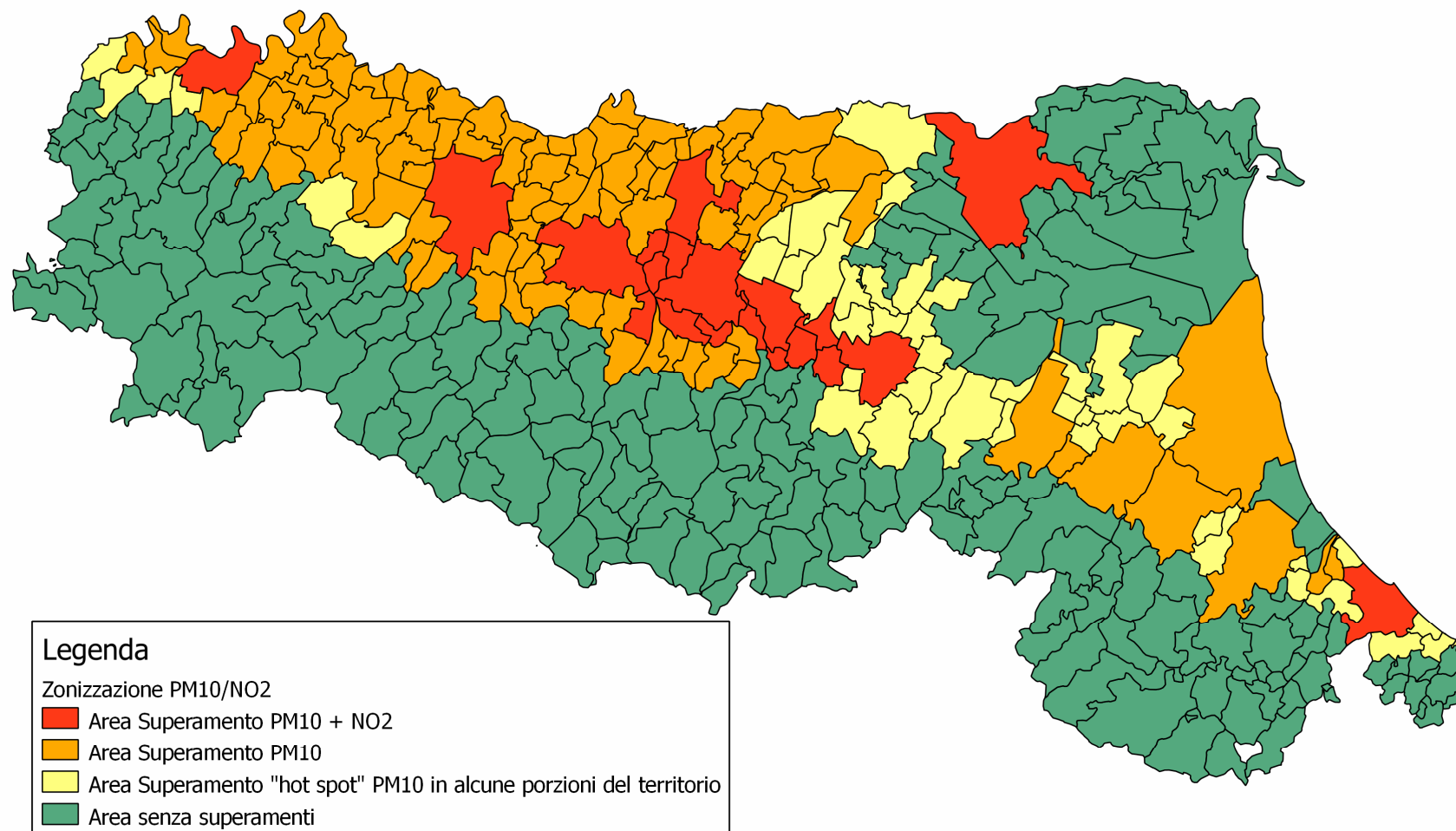
Misure 3 e 4: Risorse ancora da definire e continuazione dell'attuazione di progetti degli anni precedenti.

Misura 5- anni 2007/2011 e 2012/2015 continua l'attuazione degli interventi delle annualità precedenti

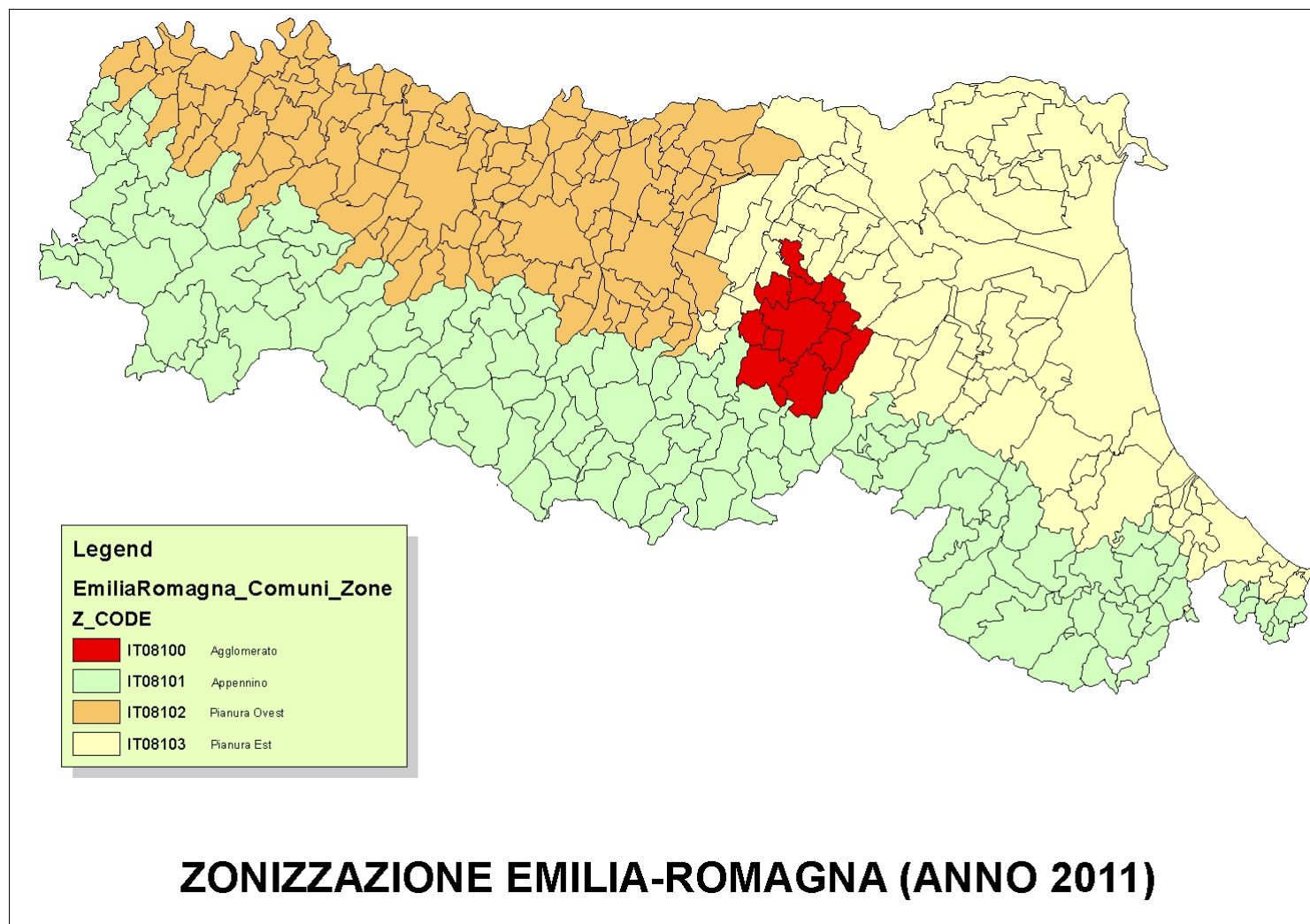
Misura 7 – ferrovie Per il biennio 2011-2012 sono previsti interventi con finanziamento regionale di 19.614.175,78 Euro, su una spesa complessiva di Euro 94.614.175,78. Per il periodo 2011-2014 sono previsti interventi con finanziamento regionale di 9.100.000 Euro, su una spesa complessiva di Euro 97.200.000

Misura 9 - energia -I fondi 2012-2015 dell'energia riguardano solo Assi 1, 2, 4, 6, 7 e 8 del Piano Triennale di Attuazione (PTA) del PER

ALLEGATO 2 – CARTOGRAFIA DELLE AREE DI SUPERAMENTO DEI VALORI LIMITE DI PM10 E NO₂



ALLEGATO 3 – ZONIZZAZIONE DELL'EMILIA-ROMAGNA AI SENSI DEL D.LGS. 155/2010



ALLEGATO 4 – AZIONI ATTUATE E IN CORSO DI REALIZZAZIONE

A - MOBILITA' URBANA E TRASPORTO PUBBLICO

1 - Pianificazione integrata e risorse per Il trasporto pubblico locale

- § Nel corso del 2010-2011 è proseguito il processo di elaborazione del PRIT 2020: i documenti del nuovo Piano Integrato dei Trasporti della Regione Emilia-Romagna – PRIT2020 - approvato, come proposta per l'adozione dell'Assemblea Legislativa Regionale, con DGR n.159 del 20 febbraio 2012, individuano come politiche prioritarie per la mobilità urbana e il trasporto locale lo sviluppo della pianificazione integrata, dell'integrazione tariffaria, dell'interscambio modale e del Piano regionale della Mobilità Elettrica.
- § In tale contesto si rimarca l'importanza del rapporto tra la pianificazione integrata e gli strumenti locali (Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale, Piani di Bacino Provinciali, Piani Urbani della Mobilità di Area Vasta, Piani Urbani del Traffico), in relazione all'impegno diffuso rispetto alla sicurezza urbana, alla ciclo-pedonalità, al trasporto pubblico e all'accessibilità dei servizi.
- § Il settore della mobilità urbana e del trasporto locale ha affrontato il tema delle ricadute dei pesanti tagli governativi imposti alle Regioni italiane con il Decreto Legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni in Legge 30 luglio 2010 n. 122. Tutto ciò ha reso più arduo e articolato il cammino istituzionale verso l'Atto di indirizzo per il triennio 2011-2013, approvato a fine 2010, e la successiva Determinazione sui servizi minimi (delibera di Giunta n. 126 del 31 gennaio 2011), che hanno dovuto essere supportati da un inedito Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013, approvato con delibera n. 1898 dell'Assemblea legislativa il 6/12/2010. Grazie a tale ultimo atto tutti i soggetti istituzionali, i gestori, le organizzazioni sindacali e le associazioni degli utenti hanno concordato un quadro di integrazione modale e tariffaria, convenendo sull'opportunità dell'industrializzazione del settore.
- § In base a tale Patto, i contributi sui servizi minimi, sono previsti in 212,7 milioni di Euro circa per l'anno 2011, da incrementare negli anni successivi rispetto all'inflazione programmata. Vanno considerati infine i contributi alla copertura degli oneri relativi ai CCNL del personale autoferrotranvieri, previsti dalle Leggi 47/04, 58/05 e 296/06, che hanno raggiunto oltre 30 milioni di Euro.
- § I piani autobus nell'ultimo decennio hanno avuto uno stanziamento regionale di oltre 130 milioni di Euro, con un consistente rinnovo del parco mezzi con bus a migliore impatto ambientale (di circa il 40% rispetto al totale). A questi si aggiungono l'installazione effettuata di filtri antiparticolato su 680 autobus diesel circolanti, finanziati nell'ambito dei precedenti Accordi di Qualità dell'Aria con un contributo regionale di circa 5 milioni di Euro.

2 - Verso la carta unica della mobilità regionale

- § Particolarmente rilevante è il tema dell'intermodalità con il consolidato avvio del sistema tariffario integrato "Mi Muovo", che ha visto l'installazione delle tecnologie di bordo in tutti i bacini e che entro il 2012 sarà completato con l'attrezzaggio delle stazioni ferroviarie.

- § Il nuovo sistema tariffario integrato regionale STIMER, ha attivato risorse per 40 milioni di Euro, di cui la metà sono risorse finanziarie regionali. Nella prospettiva dell'introduzione di nuove forme di mobilità integrate con il TPL, la tessera "*Mi muovo*" dovrà diventare, già nel corso del triennio 2011-2013, **una vera "carta della mobilità"**, consentendo l'integrazione tra i diversi sistemi e l'interscambio tra gestori ferroviari e su gomma, nonché bike sharing ("*Mi Muovo in Bici*"), car sharing, car pooling, taxi, parcheggi scambiatori, ricarica di veicoli elettrici ("*Mi muovo Elettrico*").
- § Per il progetto di Bike sharing la Regione ha stanziato 2 milioni di Euro, per l'installazione in punti di colonnine, rastrelliere, biciclette e dispositivi "*Mi Muovo*" per il servizio integrato di noleggio bici intermodali, dei principali Comuni della nostra Regione.
- § Nell'ambito del Piano regionale di sviluppo dell'elettrico ("*Mi Muovo Elettrico*") sono in fase di realizzazione i progetti pilota per valorizzare le peculiarità delle maggiori città della Regione che hanno sottoscritto dei Protocolli d'Intesa con Regione e gestori.
- § La Regione ha coinvolto tutti i Comuni sottoscrittori del "*Mi Muovo Elettrico*" in un tavolo per l'armonizzazione delle regole di accesso e sosta alla Zona a Traffico Limitato, con specifiche facilitazioni ai veicoli elettrici. Il relativo protocollo d'Intesa con la Regione è stato approvato con Delibera di Giunta regionale N.597 del 14 Maggio 2012

3 - Interventi per la mobilità urbana e l'interscambio modale

- § Nel sopracitato Atto di indirizzo 2011-2013 e nei documenti del PRIT2020 si afferma il ruolo della ferrovia regionale quale rete fondamentale del trasporto pubblico mentre il trasporto pubblico su gomma, assume il ruolo di adduttore al sistema ferroviario. In generale, si dovrà prevedere l'attestarsi dei servizi su gomma presso le principali stazioni regionali.
- § L'azione regionale, riguardo ai servizi intermodali, deve contribuire a migliorare la regolarità e l'affidabilità del sistema, nonché a razionalizzare l'esistente, anche per l'offerta complessiva di servizi. A tal fine occorre migliorare e potenziare i sistemi di comunicazione e l'informazione all'utenza sui treni, nelle stazioni e sugli autobus.
- § Il contributo regionale previsto con le schede di interventi degli Accordi di programma 2001-2010 è stato di oltre 100 milioni di Euro per l'attuazione di 220 interventi nei diversi bacini provinciali. Tra le opere co-finanziate dalla Regione nelle principali aree urbane del territorio regionale, si evidenziano le seguenti tipologie:
- qualificazione del trasporto pubblico autofiloviario, con il 50% sul totale complessivo;
 - interventi di mobilità urbana, con circa il 25% sul totale degli investimenti regionali programmati;
 - interventi di interscambio modale ferro-gomma-auto-bici, con circa il 15%;
 - interventi per la sicurezza stradale, con il 10%.
- § Gli ultimi "Accordi di Programma per la mobilità sostenibile e per i servizi autofiloviari 2007-2010 " (DGR n. 2136/2008) relativi ai nove bacini provinciali hanno destinato 3,3 milioni di Euro per interventi di potenziamento della mobilità ciclo-pedonale e 9,4 milioni di Euro ad interventi per la mobilità delle persone e l'intermodalità.
- § In tale contesto nel 2012 è previsto il completamento del progetto di infomobilità pubblica GIM - Gestione Informata della Mobilità -, che ha ottenuto un finanziamento ministeriale di 1,2 milioni di Euro, nell'ambito del Programma ELISA, destinato a progetti per l'innovazione tecnologica di sistemi degli Enti locali). Il progetto riguarda il completamento

dei sistemi AVM nei bus per il controllo elettronico delle flotte. Le opere prevedono i sistemi tecnologici delle centrali di controllo della mobilità locali e della centrale regionale e una serie di forniture di pannelli a messaggio variabile e paline "intelligenti" di informazione "on time" all'utenza. Il costo complessivo previsto in oltre 7 milioni di euro, di cui 3 milioni stanziati dalla Regione e i rimanenti 3,8 coperti da Enti locali, Agenzie e Aziende dei bacini partecipanti al Progetto.

- § Sempre nel 2012 è prevista l'attivazione di una banca dati regionale per i possessori di contrassegno disabili che permetta un utilizzo legittimo e controllato del medesimo nelle zone a traffico limitato, controllato dal "vigile elettronico" dei principali centri urbani. Per l'attivazione di questi sistemi tecnologici è previsto un finanziamento regionale di 50.000 Euro, su una spesa complessiva di 120.000 Euro.

4- Azioni per il mobility management e la mobilità ciclopedonale

- § La mobilità ciclo-pedonale ha visto crescere iniziative innovative quali i protocolli d'intesa per la mobilità ciclo-pedonale, per il recupero della sede dell'ex ferrovia Bologna-Verona e per i percorsi sicuri casa-scuola nei Comuni capoluogo (sui quali sono stati investiti 500.000 Euro), nonché gli studi per l'atlante dell'intermodalità nelle stazioni e per la definizione della segnaletica interna alle stazioni.
- § E' necessario inoltre supportare e promuovere le attività per l'estensione di politiche di mobility management quali l'incentivazione allo spostamento alternativo o limitativo del veicolo motorizzato privato (trasporto pubblico, infrastrutture per la bicicletta, car sharing, car pooling).
- § Nell'ambito dei finanziamenti previsti dal Piano di Azione Ambientale 2011-2013 sono in corso di realizzazione interventi per la mobilità ciclopedonale per un ammontare di circa 2.200.000 Euro.

5 - Rinnovamento e trasformazione del parco veicolare

- § Le misure di limitazione della circolazione dei veicoli più inquinanti e i blocchi del traffico del giovedì attuate con i precedenti Accordi per la Qualità dell'Aria hanno contribuito, in sinergia con gli incentivi di riconversione nazionali e regionali, al rinnovamento del parco veicolare. Dal 2005 al 2009 le classi di veicoli maggiormente inquinanti (ovvero Euro 0, I e II diesel o benzina) sono diminuite passando da oltre 1,4 milioni di mezzi a circa 860.000 veicoli, mentre nello stesso periodo i veicoli a metano e GPL sono passati da 218.000 unità ad oltre 366.000.
- § Nell'ambito dei precedenti Accordi per la Qualità dell'Aria, la Regione ha previsto l'iniziativa di trasformazione dei veicoli da benzina a GPL/metano, dalla classe ambientale pre-euro fino agli euro 5. Le risorse pari a 13,1 milioni di Euro sono state trasferite agli oltre 90 Comuni che hanno adottato le misure contenute nei diversi periodi dell'Accordo di programma. Al 31 dicembre 2011 risultavano trasformati circa 28.000 veicoli (si veda Tabella 2).

6 - Altri interventi sulla mobilità sostenibile e la logistica di distribuzione delle merci

- § Sono in fase conclusiva parte degli interventi finanziati ai sensi del DM 16 ottobre 2006 "Programma di finanziamenti per le esigenze di tutela ambientale connesse al miglioramento della qualità dell'aria e alla riduzione delle emissioni di materiale particolato

in atmosfera nei centri urbani“ e previsti nell'ambito dell'Accordo di Programma Ministero dell'Ambiente, Regione Emilia-Romagna e Comune di Bologna, riguardanti:

- § la realizzazione di corsie preferenziali TPL, rotonde, sistemi di telecontrollo, pedonalizzazioni di nuove aree,
 - § il potenziamento TPL,
 - § il potenziamento rete ciclopeditone,
 - § azioni di mobility management,
 - § interventi per il miglioramento della logistica urbana,
- per un importo complessivo di 16.168.770,56 Euro.

Tabella 2 - Monitoraggio risorse regionali per le trasformazioni dei veicoli da benzina a metano o GPL. (Dati al 31 Dicembre 2011)

Trasformazione dei veicoli da benzina a GPL/metano – Risorse 1°, 2° e 3° periodo (Monitoraggio al 31 dicembre 2011)				
Bacini	Contributo totale (in Euro)	Risorse regionali utilizzate (in Euro)	% Risorse regionali utilizzate/Contributo totale	N. veicoli finanziati
Piacenza	463.000	412.750	89,1%	1.127
Parma	1.432.065	752.750	52,6%	2.086
Reggio Emilia	1.593.981	1.425.731	89,4%	3.509
Modena	2.089.568	1.721.564	82,4%	5.298
Bologna	3.994.739	3.417.084	85,5%	8.296
Ferrara	782.796	610.700	78,0%	1.530
Ravenna	922.361	856.111	92,8%	2.326
Forlì-Cesena	1.054.734	847.200	80,3%	2.184
Rimini	742.130	734.350	99,0%	1.581
Totale	13.075.374	10.778.240	82,4%	27.936

B - IL TRASPORTO FERROVIARIO

§ Il piano di investimenti complessivo ha riguardato le infrastrutture ferroviarie di proprietà regionale e il materiale rotabile, sia quello di proprietà regionale (cui sono state dirottate risorse per la totale copertura degli investimenti) che quello dell'impresa ferroviaria di proprietà dello Stato (alla quale sono stati riconosciuti contributi per investimenti mirati).

§ Il piano di investimenti per i beni regionali prevede una spesa complessiva di circa 400 milioni di Euro, la maggioranza dei quali destinati all'acquisto di nuovi treni o al potenziamento e adeguamento di parte di quelli esistenti. Il Piano è in avanzata fase di attuazione. Da segnalare in particolare, riguardo al materiale rotabile, l'acquisto di:

- o 12 nuovi locomotori elettrici (due dei quali per il trasporto delle merci),
- o 28 nuove carrozze a due piani,
- o 12 nuove automotrici,
- o nuovi e avanzati apparati di sicurezza, posizionati a bordo dei treni per incrementare le condizioni di sicurezza.

E' ormai prossima l'entrata in esercizio di 12 nuove elettromotrici, composte di 5 elementi ciascuna.

§ Riguardo ai servizi offerti e ai contributi assegnati, gli sforzi compiuti hanno portato ad un incremento complessivo della quantità dei servizi ferroviari erogati nell'ultimo triennio di ulteriori 1,1 milioni di treni*km, rispetto ai circa 16,7 milioni del 2008, per una spesa aggiuntiva di circa 15 milioni di Euro. Da registrare, nell'ambito degli incrementi comunque intervenuti, una diminuzione dei servizi ferroviari nel 2011 per circa 500.000 treni*km a fronte dei rilevanti tagli imposti dalla riduzione dei trasferimenti statali per il trasporto

pubblico, in buona parte compensati (non totalmente) da uno straordinario sforzo finanziario della Regione attraverso risorse proprie.

- § Le politiche e le azioni per il settore ferroviario, contenute nei documenti del nuovo Piano Integrato dei Trasporti della Regione Emilia-Romagna – PRIT2020, riguardano segnatamente il completamento del “piano straordinario” per l’ammodernamento e il potenziamento del sistema ferroviario regionale (sia la rete che il rinnovo del materiale rotabile, privilegiando la trazione elettrica), l’integrazione modale ferro-gomma, l’aumento e il miglioramento dei servizi (incremento dei treni*km, STIMER, riorganizzazione dei servizi a seguito della conclusione dei lavori nel nodo di Bologna dell’Alta Velocità) e la pianificazione e programmazione integrata di settore ai vari livelli (regionale, provinciale e comunale).
- § In tale contesto tra le tematiche di settore che si intendono consolidare e valorizzare vi è quindi la promozione del trasporto ferroviario quale soluzione dei problemi di qualità dell’aria, di congestione e di sicurezza nella mobilità provinciale e regionale e l’adozione della sopracitata “carta della mobilità”.
- § Essenziale per raggiungere adeguati livelli d’offerta è la conclusione dei lavori nel nodo di Bologna per il completamento dell’Alta Velocità ferroviaria, che nel prossimo triennio, pur non concludendosi, è previsto raggiunga elevati standard di funzionalità. Il progressivo completamento dei lavori, sta offrendo, sulla linea storica, aumenti di “capacità” che, per quanto già realizzato, si stanno sfruttando per incrementare ed ottimizzare i servizi di interesse regionale. Le analisi effettuate della domanda potenziale hanno evidenziato rilevanti margini di recupero da parte del vettore ferroviario, in adduzione a tutti i capoluoghi provinciali con particolare riferimento al bacino di Bologna. I flussi degli spostamenti in auto, proiettati sugli assi del grafo della rete ferroviaria e sovrapposti a quelli già soddisfatti dal sistema ferroviario attuale, evidenziano come i margini più elevati di recupero della domanda di mobilità si concentrino su quasi tutte le direttrici ferroviarie del nodo Bolognese. Sulla base delle risultanze delle analisi sulla domanda, la distribuzione dei servizi aggiuntivi negli scenari a breve-medio termine prevede, in via prioritaria, il potenziamento dell’area territoriale più strettamente connessa alla città di Bologna, con particolare riferimento all’impianto dei servizi definito nell’ambito del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM).
- § Per assicurare il massimo della coerenza tra gli obiettivi della pianificazione regionale e locale, volte a favorire l’incremento del trasporto ferroviario delle merci, e la riorganizzazione della rete e dei nodi proposta da RFI S.p.A., la Regione Emilia-Romagna il 7 settembre 2009 ha sottoscritto un Accordo di Programma con il Gruppo FS che definisce il quadro degli impianti merci regionali. La Regione Emilia-Romagna il 4 novembre 2009 ha inoltre approvato la L.R. n.15 con la finalità di incentivare il trasporto ferroviario delle merci nei nodi regionali.
- § La sopracitata L.R. n.15/2009 ha quindi l’obiettivo di stimolare la crescita del trasporto merci ferroviario, di riequilibrare il sistema di trasporto delle merci, di ridurre l’inquinamento ambientale e la congestione e di incrementare la sicurezza della circolazione. Con questa legge si continueranno a finanziare i servizi di trasporto merci ferroviario intermodale e tradizionale, individuati tramite bandi applicativi della legge, in coerenza con gli obiettivi indicati dalla programmazione nazionale e regionale. Le risorse messe a disposizione dalla Regione sono pari a 3 milioni di Euro per tre anni, per un totale di 9 milioni di Euro.

C - SETTORE ENERGETICO E ATTIVITA’ PRODUTTIVE

Il risparmio energetico costituisce una priorità non solo sul versante del risparmio delle risorse naturali disponibili, ma anche della riduzione delle emissioni climalteranti e di quelle che impattano sullo stato della qualità dell'aria. In tal senso, azioni sinergiche in campo energetico ed ambientale, si sono susseguite al fine di promuovere risparmi energetici legati ai vari settori (industriale, edifici, pubblica illuminazione esterna, distribuzione di carburanti ecc).

§ la Regione Emilia-Romagna con delibera assembleare n. 141 del 14 novembre 2007 ha approvato il Piano Energetico Regionale (PER). Il Piano definisce gli obiettivi di risparmio energetico dei diversi settori (il settore residenziale contribuisce per un terzo, il settore dei trasporti per il 40%, l'industria per il 25%) e si è concretizzato con l'attivazione di diversi programmi:

1. con la Deliberazione dell'assemblea legislativa n. 156/08 "Atto di indirizzo e coordinamento sui requisiti di rendimento energetico negli edifici e sulle procedure di certificazione energetica degli edifici" si sono disciplinati i requisiti minimi di prestazione energetica degli edifici e degli impianti energetici e la valutazione e certificazione della loro prestazione energetica. Con deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 156/2008, si è data attuazione alla direttiva 2002/91/CE sul rendimento energetico nell'edilizia e alla direttiva 2006/32/CE concernente l'efficienza degli usi finali dell'energia: la delibera dell'Assemblea, in sintonia con quanto previsto dal Piano energetico regionale, rafforza i requisiti prestazionali relativi agli edifici fissati dalla normativa nazionale, riguardo sia al ruolo delle fonti rinnovabili per la copertura dei consumi di energia primaria, sia al risparmio energetico per la climatizzazione invernale ed estiva. Il provvedimento disciplina inoltre il sistema regionale di certificazione energetica degli edifici definendo i soggetti preposti allo svolgimento di tale attività. I nuovi standard prestazionali permetteranno di conseguire a regime un risparmio di circa 50.000 tep/anno, promuovendo impianti a fonti rinnovabili per circa 40-50 MW/anno. Ad oggi i soggetti certificatori accreditati dalla regione risultano essere quasi 5.000 ed hanno prodotto complessivamente oltre 200.000 attestati di certificazione energetica.
2. Con la deliberazione n. 417/2009 è stato approvato il bando (bando "enti locali") per la promozione dei programmi degli Enti locali per la qualificazione energetica e lo sviluppo di impianti da fonti rinnovabili. A fronte di risorse disponibili per 26 milioni di Euro, sono stati presentati 34 programmi per un investimento complessivo di circa 270 milioni di Euro, un contributo richiesto di 65 milioni di Euro e risultati, in termini di risparmio energetico, che complessivamente ammontano a quasi 32.000 tep/anno e circa 90.000 tonCO₂/anno evitate.
3. Con deliberazione n. 1098/2008 la Regione ha inteso dare sostegno ai progetti innovativi nel campo delle tecnologie energetico-ambientali volte al risparmio energetico e all'utilizzo delle fonti rinnovabili nelle piccole e medie imprese (bando "imprese"). I risultati del bando, a cui hanno aderito 145 progetti, sono rappresentati da un risparmio energetico atteso di circa 20.700 tep/anno e da emissioni annue evitate per circa 48.100 ton CO₂.
4. Con DGR n. 1701/2008 sono state definite le fasi della procedura negoziata finalizzata a promuovere e sostenere la realizzazione delle aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA). Sono state presentate dalle Amministrazioni provinciali 43 aree sovra-comunali per la realizzazione dei futuri insediamenti industriali, e sono stati definiti gli interventi finanziabili sulla base di criteri di sostenibilità ambientale, energetica e finanziaria per un finanziamento regionale di circa 53 milioni di Euro. Con DGR 1 febbraio 2010, n. 142, coerentemente, sono state individuate le aree di ciascun territorio provinciale da considerare finanziabili ai sensi della suddetta DGR n. 1701/2008 nonché

quelle da considerare di riserva e pertanto finanziabili nel caso in cui si rendessero disponibili ulteriori risorse finanziarie, anche derivanti da economie, o qualora si rendesse necessario sostituire tali aree a quelle considerate immediatamente finanziabili. Con la stessa DGR n. 142/2010, inoltre, è stata definita la ripartizione, per ciascuna area ammissibile a finanziamento, dell'importo massimo del contributo concedibile, con riferimento agli interventi da realizzare in campo ambientale e territoriale nonché in campo energetico. Le aree ammesse a finanziamento sono 29. Il programma prevede un investimento regionale di 11 milioni di Euro e risorse dal programma POR-FESR per 53 milioni di Euro; le risorse sono così distribuite:

5. La Deliberazione dell'assemblea legislativa n. 208/2009 ha previsto che i nuovi impianti di distribuzione carburante in zona non appenninica debbano essere dotati di metano o di GPL, di impianto fotovoltaico o ad altre fonti rinnovabili, o sistema di cogenerazione a gas ad alto rendimento.
 6. Per quanto riguarda i Servizi Pubblici Locali per il risparmio energetico, la Regione con DGR n. 808/2009 ha approvato un protocollo d'intesa con l'Associazione Regionale Confservizi Emilia-Romagna per la promozione degli interventi di risparmio energetico ed uso efficiente dell'energia.
- § Sono in fase di conclusione parte degli interventi finanziati ai sensi del DM 16 ottobre 2006 "Programma di finanziamenti per le esigenze di tutela ambientale connesse al miglioramento della qualità dell'aria e alla riduzione delle emissioni di materiale particolato in atmosfera nei centri urbani" e previsti nell'ambito dell'Accordo di Programma Ministero dell'Ambiente, Regione Emilia-Romagna e Comune di Bologna, per un importo complessivo di circa 4.300.000 Euro, riguardanti l'edilizia sostenibile ed il risparmio energetico, nello specifico:
- efficientamento impianti termici pubblici,
 - riqualificazione energetica degli edifici,
 - efficientamento pubblica illuminazione,
 - installazione pannelli solari e uso fonti energetiche alternative.
- § Sono in corso di realizzazione gli Interventi relativi al "Programma di riqualificazione urbana per alloggi a canone sostenibile" DGR 1104/2008, nell'ambito dei quali si devono raggiungere obiettivi di efficienza energetica correlati alla normativa in vigore nel territorio regionale, per un costo totale di circa 31 milioni di Euro.
- § Con un contributo di circa 9 milioni di Euro la Regione Emilia-Romagna finanzia un bando rivolto alle piccole e medie imprese per favorire interventi di rimozione dell'amianto dagli edifici, la coibentazione degli edifici e l'installazione di impianti fotovoltaici (DGR 15/2011), per un ammontare complessivo degli interventi pari a 18 milioni di Euro.
- § Sul tema della pubblica illuminazione la Regione Emilia-Romagna finanzia (DGR 1069/2011), per l'ammontare di 250.000 Euro, la realizzazione di un "Laboratorio a cielo aperto", nel quale applicare e sperimentare prodotti e tecnologie anche innovative per la riduzione dell'inquinamento luminoso ed il risparmio energetico nella illuminazione esterna pubblica.
- § Per quanto riguarda la messa in atto di misure di efficienza energetica nel settore industriale ed in particolare negli impianti sottoposti ad autorizzazione integrata ambientale (AIA), la Regione in vista dei rinnovi delle autorizzazioni ha previsto nella DGR

1113/2012 che nella domanda sia presente una rivalutazione dell'assetto impiantistico rispetto alle migliori tecniche disponibili, ed in particolare al documento di riferimento per l'individuazione delle migliori tecniche disponibili ("Bref") sull'efficienza energetica del 2009, successivo al rilascio delle prime AIA. Il Bref è di carattere "trasversale" e contiene indicazioni per l'individuazione delle migliori tecniche disponibili generiche ai fini dell'efficienza energetica, da affiancare a quelle contenute nei Bref "verticali" elaborati relativamente agli specifici settori produttivi.

- § In tema di regolamentazione delle emissioni in atmosfera delle attività produttive la Regione Emilia-Romagna, dal 2009 ad oggi, ha provveduto a regolamentare con la DGR n. 2236/09²⁰ e s.m.i le cosiddette attività in deroga ai sensi dell'art. 272 comma 2 del D.Lgs. 152/06. Gli atti regionali individuano i criteri e le procedure per l'adesione al regime autorizzatorio semplificato per 38 tipologie di attività e stabiliscono i relativi limiti di emissione e prescrizioni tecniche.
- § Nel 2010 ha preso avvio l'iniziativa denominata "Piani Clima in Emilia-Romagna" che impegna Province e Comuni capoluogo nella costruzione e attuazione dei propri Piani clima territoriali, ovvero nell'implementazione di politiche locali volte alla riduzione delle emissioni di gas serra. L'obiettivo è quello di seguire un percorso condiviso che prevede diversi stadi progressivi, dalla costruzione del quadro conoscitivo, all'attuazione delle misure, fino al monitoraggio e rendicontazione dei risultati. Tale iniziativa è stata promossa e finanziata dalla Regione nel Piano di Azione Ambientale per un futuro sostenibile nel 2010 per circa 415.000 Euro. La conclusione del progetto è prevista per fine 2012.

D - IL SISTEMA SANITARIO REGIONALE

La Giunta regionale, con propria Deliberazione n. 686/07, ha istituito il programma regionale "Il sistema sanitario regionale per uno sviluppo sostenibile" e ha stabilito gli indirizzi e gli obiettivi assegnati alle Aziende sanitarie in materia di sostenibilità ambientale ed uso razionale dell'energia. Gli obiettivi sono aggiornati annualmente nella "*delibera di programmazione*", ossia nell'atto con cui la Regione assegna obiettivi e risorse alle Aziende sanitarie, e prevedono per le stesse Aziende il supporto della Regione attraverso le azioni di due gruppi di lavoro specificatamente orientati ad approfondimenti tematici:

- Uso razionale dell'Energia - il gruppo, composto prevalentemente dagli Energy Manager delle Aziende sanitarie, si occupa di acquisto di energia elettrica e gas naturale mediante gara regionale, monitoraggio quali-quantitativo sull'uso dell'energia elettrica e termica, monitoraggio quali-quantitativo degli interventi per l'uso razionale dell'energia, preferenza alla produzione ed utilizzo dell'energia, compatibilmente con la fattibilità tecnico-economica, da fonti rinnovabili, cogenerazione o sistemi tecnologici innovativi, applicazione dei requisiti di rendimento energetico e delle procedure di certificazione energetica degli edifici di cui alla D.A.L. n. 156/08.
- Gestione ambientale - il gruppo, composto anche dai Mobility Manager delle Aziende sanitarie, si occupa della predisposizione e della conseguente attuazione dei Piani di Spostamento Casa-Lavoro, corretta gestione dei rifiuti e degli scarichi idrici, monitoraggio della conformità delle strutture sanitarie alle normative in campo ambientale, inserimento di criteri di rispetto ambientale nell'acquisto di beni e servizi (Green Public Procurement, GPP), con particolare riguardo alla gestione ottimale del flotta aziendale ed all'acquisto di mezzi ad esiguo impatto ambientale.

²⁰ DGR n. 1769/2010, DGR n. 335/2011, DGR n. 1496/2011, DGR n. 1681/2011.

I gruppi di lavoro, oltre a promuovere l'elaborazione di studi e progetti volti allo sviluppo di una cultura diffusa di mobilità sostenibile e la condivisione interaziendale delle esperienze positive realizzate, svolgono corsi di sensibilizzazione, informazione ed orientamento rivolta agli operatori delle Aziende sanitarie sullo sviluppo sostenibile, sulle azioni della Regione e delle Aziende sanitarie per la sostenibilità ambientale ed il contrasto degli effetti negativi dello sviluppo, quali, ad esempio, i cambiamenti climatici.

In particolare, le attività sull'uso razionale dell'energia e sulla mobilità sostenibile hanno ricadute dirette sul miglioramento della qualità dell'aria, mentre le altre attività del programma influenzano indirettamente la qualità dell'ambiente nella nostra Regione. In collaborazione con CUP 2000, sono in corso di definizione gli strumenti informativi per la rendicontazione delle attività svolte e dei risultati ottenuti.

E - SETTORE AGRICOLTURA

Il Programma Regionale Sviluppo Rurale 2007-2013 ha previsto una serie di nuovi interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni dal comparto agricolo. In particolare rivestono particolare importanza le seguenti misure:

1. MISURE ASSE 1 – Contributo alla riduzione delle emissioni di polveri e precursori NO₂:
 - dotazione di nuovi motori agricoli le cui emissioni devono fare riferimento alle norme "Epa" e "Euro" più aggiornate (domande 2007-2009 per 277 trattrici);
 - acquisizioni di attrezzature per un più efficiente uso dei concimi azotati;
 - realizzazione d'impianti di allevamento zootecnico e stoccaggio dei reflui idonei ad ottimizzare l'utilizzo della sostanza organica in campo agricolo e contenere la dispersione in atmosfera dell'ammoniaca.
2. MISURE ASSE 2: Riduzione delle quantità di fertilizzanti:
 - minimizzazione dell'impiego di azoto, fosforo e potassio oltre gli standard normalmente praticati;
 - riduzione dei rischi di lisciviazione oltre gli standard di riferimento;
 - impiego razionale degli effluenti zootecnici e degli ammendanti organici.
3. MISURE ASSE 3: interventi per la produzione di energia da fonti alternative (Bando 2008).

ALLEGATO 5 – MISURE STRUTTURALI A MEDIO E LUNGO TERMINE

A – MOBILITÀ CICLOPEDONALE, MOBILITÀ ELETTRICA, INTERSCAMBIO MODALE E INFRASTRUTTURE VERDI

1. La Regione, nell'ambito del Piano della mobilità elettrica regionale, denominato "Mi Muovo Elettrico":

- con DGR n.1326 del 19 settembre 2011 ha approvato il Protocollo d'Intesa tra Regione Emilia-Romagna e Comune di Bologna per l'acquisto di biciclette a pedalata assistita e ciclomotori elettrici, con un finanziamento di 300.000 Euro;
- parallelamente continuerà nel 2012-2013 l'installazione delle colonnine di ricarica interoperabili nelle principali città della Regione nell'ambito dei progetti pilota sottoscritti da Regione, Gestori ed Enti locali. Si prevede inoltre l'estensione di tali Accordi agli altri gestori erogatori di energia presenti in Regione ed alle altre principali città. per ampliare la rete delle colonnine di ricarica nei punti intermodali, interoperabili con l'uso del sistema tecnologico del "Mi Muovo";
- coordinerà inoltre, il tavolo per l'armonizzazione delle regole di accesso ai centri urbani dei veicoli elettrici e per la distribuzione di merci. Per quanto riguarda la logistica, attualmente infatti i provvedimenti normativi di regolazione dell'uso delle infrastrutture sono tra loro sensibilmente diversi e disomogenei. L'impatto di tali La disomogeneità aumenta la complessità gestionale delle reti logistiche degli operatori, abbassandone i livelli di efficienza e aumentando il numero di mezzi da essi utilizzati. Il tavolo dovrà quindi trovare un'armonizzazione e un migliore coordinamento delle politiche regolamentative riferite ai veicoli merci, anche in relazione agli aspetti di "area vasta" e sovra comunali in modo da diminuire il numero complessivo di mezzi impiegati utilizzati dagli operatori, in coerenza con le esigenze di efficienza e sostenibilità, oltre che di limitazione della congestione e dell'inquinamento.

2. La Regione, verificata la propria disponibilità economica, promuoverà iniziative, prioritariamente nelle aree a rischio di superamento dei valori limite di PM10 e NO₂ (allegati 2 e 3), quali:

- incentivi per l'acquisto di biciclette, motorini e quadricicli elettrici, anche in continuazione all'iniziativa sperimentata dal Comune di Bologna;
- progetti di potenziamento della mobilità ciclopedonale riguardanti la messa in rete e in sicurezza di percorsi ciclopedonali e la promozione dell'intermodalità con la realizzazione di aree attrezzate per la sosta delle biciclette;
- ai fini del completamento del progetto di Bike sharing regionale denominato "Mi Muovo in bici", che non includeva il Comune di Bologna, si prevede un finanziamento regionale al Comune di Bologna stesso di 500.000 Euro per il servizio integrato di noleggio bici;
- interventi per la realizzazione di infrastrutture per la mobilità ciclopedonale, per la mobilità elettrica e per progetti di riqualificazione urbana e di infrastrutture urbane verdi, nell'ambito dei finanziamenti previsti nel Piano d'Azione Ambientale 2011-2013, con uno stanziamento regionale di 3,5 milioni di Euro (DGR n. 513/2012).

B – TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E FERROVIARIO

1. La Regione ribadisce l'impegno di assicurare il livello dei servizi del trasporto pubblico locale e di quello regionale per ferrovia ribadendo l'impegno al completamento dell'integrazione

modale e tariffaria "Mi Muovo", nel cui ambito è offerta anche una significativa premialità dei viaggiatori fidelizzati.

2. Per quanto riguarda in particolare il trasporto pubblico regionale e locale nel biennio 2012-2013 la Regione conferma l'impegno del finanziamento di oltre 350 milioni di Euro all'anno per i servizi autofiloviari e ferroviari.

3. La Regione si impegna nella continuazione del rinnovo del parco autobus regionale per mantenerlo in buona efficienza con:

- uno stanziamento di 9,5 milioni di Euro derivante dal "Programma di finanziamenti per il miglioramento della qualità dell'aria attraverso l'ammodernamento del trasporto pubblico locale" del Ministero dell'Ambiente (Decreto direttoriale DVA_DEC-2011-0000735 del 19 dicembre 2011), che con il previsto pari cofinanziamento delle aziende, attiverà un nuovo piano di acquisto di circa 60 veicoli per il trasporto pubblico locale a basso impatto ambientale (metano) di 19 milioni di Euro;
- verificata la disponibilità finanziaria, ad un ulteriore stanziamento regionale di 10 milioni di Euro per nuovi autobus a basso impatto ambientale.

4. Sulla base delle risorse disponibili, la Regione assicurerà la continuazione del "piano straordinario" di investimenti del settore ferroviario volto alla riqualificazione ed al potenziamento delle infrastrutture e dei servizi regionali - che prevede una spesa ripartita circa a metà tra infrastrutture e materiale rotabile – ed è finanziato con risorse derivanti da Accordi di Programma sottoscritti dalla Regione con il competente Ministero e da altre risorse sia regionali che di provenienza statale. Tra queste ultime, circa 100 milioni di Euro riguardano fondi FAS. La realizzazione del piano straordinario di investimenti contribuirà al conseguimento dell'obiettivo di incrementare l'offerta dei servizi ferroviari regionali nei prossimi anni, migliorandone anche la qualità e consolidando il processo di valorizzazione e razionalizzazione dell'intero sistema ferroviario regionale.

5. Per le stazioni/fermate della rete ferroviaria regionale, la Regione promuoverà azioni volte ad accentuare il ruolo strategico di questi nodi rispetto al territorio, migliorandone l'accessibilità, rafforzandone l'integrazione con i diversi sistemi di trasporto e individuando le dotazioni che si ritengono necessarie ai fini dell'informazione, in coerenza con le iniziative di infomobilità del trasporto pubblico, sicurezza, condizioni confortevoli e sicure per l'utenza, facile transitabilità anche nell'ottica della ricucitura urbana;

6. La Regione si impegna a reperire stanziamenti per la prosecuzione degli interventi di cui alla L.R. n.15/ 2009 con l'obiettivo di stimolare la crescita del trasporto merci ferroviario e di riequilibrare il sistema di trasporto delle merci, incentivando nuovi traffici su relazioni esistenti o su nuove relazioni.

7. Con le eventuali risorse recuperate dagli interventi previsti nell'ambito del finanziamento Ministeriale ex DM 16/10/2006 e non avviati (circa 4,5 milioni di Euro) si prevede l'acquisizione di materiale rotabile ferroviario per composizioni elettriche destinato allo svolgimento dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di competenza regionale per un ammontare complessivo di circa 11,6 milioni di Euro.

C - POLITICHE ENERGETICHE E ATTIVITA' PRODUTTIVE

1. La D.A.L. 51/2011 individua le aree e i siti per l'installazione di impianti per la produzione di energia elettrica mediante l'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili eolica, da biogas, da biomasse e idroelettrica. Essa stabilisce in particolare le disposizioni che rendono compatibili l'installazione degli impianti da biogas e produzione di biometano e da biomasse.

In attuazione di queste disposizioni, la Giunta regionale in data 24 ottobre 2011 ha emanato due atti tra loro integrati per gli impianti a biogas:

- D.G.R. n. 1495 "Criteri tecnici per la mitigazione degli impatti ambientali nella progettazione e gestione degli impianti a biogas."
- D.G.R. n. 1496 "Approvazione degli allegati relativi all'autorizzazione di carattere generale per impianti di produzione di energia con motori a cogenerazione elettrica aventi potenza termica nominale compresa fra 3 e 10 MWt alimentati a biogas".

2. Con DGR n. 362/2012 la Regione Emilia-Romagna ha poi regolamentato la localizzazione degli impianti di produzione di energia da biomasse, individuando, per le aree di superamento e quelle a rischio di superamento dei valori limite per NO₂ e PM₁₀, il vincolo del "saldo zero" rispetto alle emissioni dei due inquinanti e stabilendo i criteri per il calcolo del computo emissivo.

Nel dettaglio, ai fini della localizzazione di impianti per la produzione di energia elettrica a biomasse aventi potenza termica nominale superiore a 250 kWt si applicano i seguenti criteri generali:

- su tutto il territorio regionale gli impianti devono utilizzare le migliori tecniche disponibili;
- nelle aree di superamento (zone rosse e arancio) e nelle aree a rischio di superamento (zone gialle), è possibile localizzare impianti a biomasse solo a condizione che si sostituiscano sorgenti emissive esistenti e che sia assicurato un saldo complessivo pari almeno a zero delle emissioni in atmosfera di PM₁₀ e NO₂;
- nelle altre zone (zone verdi) si deve utilizzare un criterio cautelativo per mantenere la qualità dell'aria ambiente.

3. Con Deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 50/2011 è stato approvato il secondo Piano Triennale di Attuazione (PTA) del Piano Energetico Regionale (PER), in vigore nel triennio 2011-2013, che prevede 8 Assi di intervento e 35 azioni che abbracciano settori quali ricerca e innovazione, attività produttive, agricoltura, edilizia, mobilità, attività normativa e regolamentativa, programmazione, informazione e comunicazione, in particolare:

- a) per il sostegno alla ricerca e alla innovazione (Asse 1), il PTA, attraverso risorse per circa 15 milioni di Euro nel triennio 2011-2013, intende contribuire a creare una rete avanzata di strutture sostenute da imprese che puntino su ricerca e innovazione come fattori strategici per la loro competitività;
- b) per lo sviluppo della Green Economy e la qualificazione energetica del sistema produttivo regionale (Asse 2), il PTA intende contribuire attraverso risorse per circa 36 milioni di Euro nel triennio 2011-2013;
- c) per il sostegno alla qualificazione edilizia, urbana e territoriale (Asse 4), il PTA attraverso risorse per circa 30 milioni di Euro nel triennio 2011-2013, oltre a consolidare la disciplina regionale in materia di requisiti energetici minimi nell'edilizia, intende promuovere una forte riqualificazione energetica dell'edilizia e del patrimonio pubblico, anche tramite il sostegno a programmi di qualificazione energetica degli Enti pubblici aventi per obiettivo il risparmio energetico e lo sviluppo delle fonti rinnovabili e il supporto alle attività previste dal Fondo Kyoto gestito da Cassa Depositi e Prestiti relativamente a prestiti di scopo a tasso agevolato.

4. Per la qualificazione energetica del settore della pubblica illuminazione esterna è allo studio l'ipotesi di una proposta normativa di percorso di certificazione energetica degli apparecchi per la pubblica illuminazione.

D – SETTORE AGRICOLTURA

Il Regolamento regionale 28 ottobre 2011, n.1 “Regolamento regionale ai sensi dell'articolo 8 della Legge Regionale 6 marzo 2007, n. 4. Disposizioni in materia di utilizzazione agronomica degli effluenti di allevamento e delle acque reflue derivanti da aziende agricole e piccole aziende agro-alimentari” è stato approvato con DGR n. 1494/2011 ai fini di contenere le emissioni di ammoniaca dagli effluenti di allevamento e prevede prescrizioni inerenti:

1) Modalità di distribuzione al suolo:

- a) la distribuzione dei liquami con erogatori deve avvenire a pressioni di esercizio inferiori a 6 atmosfere;
- b) i liquami, i letami e materiali assimilati, gli ammendanti organici devono essere incorporati nel terreno entro 24 ore dalla distribuzione (tecnica riconosciuta come in grado di ridurre l'emissione di ammoniaca del 50%).

Sono esclusi da tali modalità gli appezzamenti con inerbimento: foraggere temporanee in atto; prati permanenti-pascoli; frutteti e vigneti mantenuti inerbiti.

2) Le situazioni in cui si renda necessario ridurre ulteriormente il rischio di emissioni. Le Province e gli Enti locali possono disporre l'adozione delle seguenti tecniche di distribuzione dei liquami e dei materiali ad essi assimilati:

- a) iniezione diretta al suolo (profondità indicativa 0,10-0,20 m) (tecnica riconosciuta come BAT in grado di ridurre l'emissione di ammoniaca dell'80%);
- b) spandimento superficiale a bassa pressione, seguito da interrimento entro 24 ore (riduzione entro il 50%);
- c) spandimento radente in bande su colture erbacee in copertura (riduzione entro il 30%);
- d) spandimento radente il suolo su colture prative con leggera scarificazione (tecnica riconosciuta come BAT in grado di ridurre l'emissione di ammoniaca del 40%).

3) Le tipologie di stoccaggio degli effluenti:

- in nuovi contenitori di allevamenti esistenti - vasche dotate di copertura parziale tra quelle indicate in tabella 1;
- in nuovi insediamenti - vasca con capacità di 30 gg. chiusa con sfiati e due vasche con copertura parziale da individuarsi tra quelle indicate in tabella 1.

Tabella 1 <i>Tecniche abbattimento emissioni di ammoniaca</i>
Tecniche di abbattimento delle emissioni di NH ₃ da liquami ed altre biomasse non palabili in stoccaggio
Contenimento in serbatoi flessibili di materiale elastomerico o plastomerico
Copertura con solaio, tenda, etc.
Coperture flottanti (plastic sheets, leca, etc.)
Rapporto S/V (Superficie libera/ Volume del contenitore) < 0.2

Allegato 6 - VEICOLI NON SOGGETTI AI PROVVEDIMENTI DI LIMITAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE DI CUI ALL'ART. 5 OPPURE OGGETTO DI DEROGA.

A. Categorie di veicoli non soggetti a limitazione della circolazione

- 1) veicoli elettrici e ibridi; veicoli a benzina e diesel conformi alle direttive Euro 4 ed Euro 5; veicoli a gas metano o GPL; veicoli con almeno 3 persone a bordo (car pooling) se omologati a 4 o più posti; con almeno 2 persone, se omologati a 2 posti; veicoli condivisi (car sharing);
- 2) veicoli diesel Euro 3 dotati di filtri antiparticolato al momento dell'immatricolazione del veicolo, dei quali risulti annotazione sulla carta di circolazione ovvero da apposita autocertificazione rilasciata dal concessionario che ha venduto il veicolo;
- 3) veicoli diesel che dalla carta di circolazione risultino dotati di sistema di riduzione della massa di particolato con marchio di omologazione e inquadrabili ai fini dell'inquinamento da massa di particolato almeno Euro 4, ai sensi dei DM n. 39/08 e n. 42/08 ed eventuali successive loro modifiche e integrazioni.
- 4) ciclomotori e motocicli omologati Euro 2-Euro 3,
- 5) veicoli diesel di tipo M2, M3, N1, N2 o N3 omologati Euro 3 ovvero che dalla carta di circolazione risultino dotati di sistema di riduzione della massa di particolato con marchio di omologazione e inquadrabili, ai fini dell'inquinamento da massa di particolato, quali Euro 3 o categoria superiore, ai sensi dei DM n. 39/08 e n. 42/08 ed eventuali successive loro modifiche e integrazioni.

B. Autoveicoli per trasporti specifici e per uso speciale di cui all'articolo 54 del Codice della strada

1. Sono classificati, ai sensi dell'articolo 54, comma 2, del Codice, autoveicoli dotati di una delle seguenti carrozzerie permanentemente installate:

- a) furgone isoterico, o coibentato, con o senza gruppo refrigerante, riconosciuto idoneo per il trasporto di derrate in regime di temperatura controllata;
- b) carrozzeria idonea per il carico, la compattazione, il trasporto e lo scarico di rifiuti solidi urbani;
- c) cisterne per il trasporto di liquidi o liquami;
- d) cisterna, o contenitore appositamente attrezzato, per il trasporto di materiali sfusi o pulverulenti;
- e) telai attrezzati con dispositivi di ancoraggio per il trasporto di containers o casse mobili di tipo unificato;
- f) telai con selle per il trasporto di coils;
- g) betoniere;
- h) carrozzerie destinate al trasporto di persone in particolari condizioni e distinte da una particolare attrezzatura idonea a tale scopo;
- i) carrozzerie particolarmente attrezzate per il trasporto di materie classificate pericolose ai sensi dell'ADR o di normative comunitarie in proposito;
- j) carrozzerie speciali, a guide carrabili e rampe di carico, idonee esclusivamente al trasporto di veicoli;
- k) carrozzerie, anche ad altezza variabile, per il trasporto esclusivo di animali vivi;
- l) furgoni blindati per il trasporto valori;
- m) altre carrozzerie riconosciute idonee per i trasporti specifici dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Direzione generale della M.C.T.C.

2. Sono classificati, ai sensi dell'articolo 54, comma 2, del Codice, per uso speciale i seguenti autoveicoli:

- a) trattori stradali;
- b) autospazzatrici;
- c) autospazzaneve;
- d) autopompe;
- e) autoinnaffiatrici;
- f) autoveicoli attrezzi;
- g) autoveicoli scala ed autoveicoli per riparazione linee elettriche;
- h) autoveicoli gru;

- i) autoveicoli per il soccorso stradale;
- j) autoveicoli con pedana o cestello elevabile;
- k) autosgranatrici;
- l) autotrebbeiatrici;
- m) autoambulanze;
- n) autofunebri;
- o) autofurgoni carrozzati per trasporto di detenuti;
- p) autoveicoli per disinfezioni;
- q) autopubblicitarie e per mostre pubblicitarie purché provviste di carrozzeria apposita che non consenta altri usi e nelle quali le cose trasportate non abbandonino mai il veicolo;
- r) autoveicoli per radio, televisione, cinema;
- s) autoveicoli adibiti a spettacoli viaggianti;
- t) autoveicoli attrezzati ad ambulatori mobili;
- u) autocappella;
- v) auto attrezzate per irrorare i campi;
- w) autosaldatrici;
- x) auto con installazioni telegrafiche;
- y) autoscavatrici;
- z) autoperforatrici;
- aa) autosega;
- bb) autoveicoli attrezzati con gruppi elettrogeni;
- cc) autopompe per calcestruzzo;
- dd) autoveicoli per uso abitazione;
- ee) autoveicoli per uso ufficio;
- ff) autoveicoli per uso officina;
- gg) autoveicoli per uso negozio;
- hh) autoveicoli attrezzati a laboratori mobili o con apparecchiature mobili di rilevamento;
- ii) altri autoveicoli dotati di attrezzature riconosciute idonee per l'uso speciale dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Direzione generale della M.C.T.C.

C. – Altri veicoli ad uso speciale oggetto di deroga ai provvedimenti di limitazione della circolazione

- 1) veicoli di emergenza e di soccorso, compreso il soccorso stradale e la pubblica sicurezza;
- 2) veicoli di turnisti e di operatori in servizio di reperibilità muniti di certificazione del datore di lavoro;
- 3) veicoli appartenenti ad istituti di vigilanza;
- 4) veicoli per trasporto persone immatricolate per trasporto pubblico (taxi, noleggio con conducente con auto e/o autobus, autobus di linea, scuolabus, ecc.);
- 5) veicoli a servizio di persone invalide provvisti di contrassegno "H" (handicap);
- 6) veicoli utilizzati per il trasporto di persone sottoposte a terapie indispensabili e indifferibili per la cura di malattie gravi (o per visite e trattamenti sanitari programmati) in grado di esibire la relativa certificazione medica e attestato di prenotazione della prestazione sanitaria;
- 7) veicoli di paramedici e assistenti domiciliari in servizio di assistenza domiciliare con attestazione rilasciata dalla struttura pubblica o privata di appartenenza, veicoli di medici/veterinari in visita domiciliare urgente muniti di contrassegno rilasciato dal rispettivo ordine;
- 8) veicoli adibiti al trasporto di merci deperibili, farmaci e prodotti per uso medico (gas terapeutici, ecc.);
- 9) veicoli adibiti al trasporto di stampa periodica;
- 10) veicoli di autoscuole muniti di logo identificativo, durante lo svolgimento delle esercitazioni di guida (almeno due persone a bordo);
- 11) veicoli di interesse storico e collezionistico, di cui all'art. 60 del Nuovo Codice della Strada, iscritti in uno dei seguenti registri: ASI, StoricoLancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI, limitatamente alle manifestazioni organizzate.

Allegato 7 - TIPOLOGIE DI MISURE FINALIZZATE ALLA TUTELA E AL RISANAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA

MOBILITA' SOSTENIBILE

1. L'Atto di indirizzo triennale 2011-2013 e le linee di azione condivise nel "Patto della Mobilità" hanno delineato le politiche prioritarie di settore quali:

- § la promozione del trasporto pubblico quale soluzione dei problemi di qualità dell'aria, di congestione e di sicurezza nella mobilità locale e regionale;
- § la ricerca di una nuova cultura della "buona mobilità" che superi l'abuso del mezzo privato negli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola e che persegua ogni altra forma di mobilità sostenibile per la salute dei cittadini e la salvaguardia del patrimonio territoriale, ambientale, culturale e la coesione sociale;
- § l'adozione di una "carta della mobilità Mi Muovo" che comprenda l'accesso al TPL, ai servizi ferroviari, al bike sharing e al car sharing, ecc.;
- § la necessità, per i Comuni che ne sono tenuti, dell'approvazione e dell'aggiornamento dei propri piani urbani del traffico;
- § l'infrastrutturazione elettrica delle città articolata su progetti pilota basati sullo sviluppo di un'infrastruttura innovativa per la ricarica delle auto elettriche e dei veicoli per il trasporto di persone e merci, con riguardo anche alla mobilità turistica e alla logistica urbana;
- § la prosecuzione della politica dell'infomobilità regionale con l'integrazione pubblico-privata, con il travel planner e con la tariffazione integrata;
- § la cura delle strategie di riequilibrio che affrontino i temi della mobilità ciclopedonale, dei percorsi sicuri casa-scuola e casa-lavoro, del mobility management, della moderazione e fluidificazione del traffico, del diritto alla mobilità per categorie "deboli".

2. Il sopra citato Patto della mobilità rimarca gli altresì effetti virtuosi che la predisposizione dei piani di bacino e dei piani urbani del traffico, di cui circa metà dei Comuni chiamati alla redazione è tuttora priva, e il loro relativo aggiornamento, possono fornire in termini di razionalizzazione dei percorsi, creazione e protezione di corsie riservate al TPL, controllo della sosta e degli accessi alle ZTL, parcheggi di interscambio, ricerca di mezzi alternativi all'auto privata o al mezzo pubblico tradizionale, laddove esso non risulti economicamente sostenibile (bus a chiamata, ricorso a taxi o noleggio, car e bike sharing, ecc.).

3. Introduzione nei capitolati di appalto per forniture e trasporto scolastico di punteggi premianti per le ditte che utilizzano parchi veicolari a basso impatto ambientale (elettrici, ibridi, gas metano, GPL), e introduzione di tale condizione tra i requisiti di ammissione alle gare.

LOGISTICA URBANA

1. La Misura 5, inserita nell'Accordo sulla qualità dell'aria del 2004, ed i conseguenti atti di indirizzo regionali, già delineavano gli interventi possibili per la razionalizzazione della distribuzione urbana delle merci. Si tratta di intervenire negli ambiti territoriali interessati con misure/azioni finalizzate al miglioramento dell'efficienza e alla razionalizzazione del trasporto delle merci e alla riduzione delle emissioni prodotte dai veicoli commerciali, come ad esempio:

- azioni di tipo regolamentativo (degli accessi e/o del carico/scarico) per fasce orarie, per tipologia di veicoli (inquinamento, portata, saturazione carico) ecc., finalizzate a:
 - § riduzione dei veicoli merci circolanti nel centro urbano;

- § riduzione della percentuale dei veicoli in conto proprio che accedono al centro;
- § diminuzione della sosta irregolare dei veicoli merci nel centro urbano;
- § miglioramento complessivo delle caratteristiche del parco veicoli merci circolanti;
- azioni di tipo organizzativo per la riorganizzazione del trasporto e per il coinvolgimento degli operatori e di tutti gli stakeholders interessati, finalizzate a rendere socialmente e ambientalmente sostenibile l'espletamento delle attività economiche e produttive, ad esempio:
 - § sottoscrizione di Accordi o Protocolli d'intesa;
 - § formazione di tavoli di lavoro sulla logistica urbana;
 - § realizzazione di sistemi di accreditamento dei veicoli di gestori di piattaforme o di operatori "virtuosi";
- azioni di gestione della mobilità e di pianificazione finalizzate al consolidamento dei carichi diretti in città e alla riduzione del numero di mezzi circolanti come ad es.:
 - § riorganizzazione dell'offerta di sosta o di spazi per il carico/scarico;
 - § riorganizzazione dei percorsi per la distribuzione delle merci e della segnaletica dedicata (informazioni e mappe) e dell'arredo urbano;
 - § controllo tecnologico degli accessi e dei percorsi, sistema centralizzato di prenotazione e monitoraggio piazzole;
 - § realizzazione di cabina di regia, van sharing, centri di consolidamento urbani, road pricing, ecc.;
 - § ampliamento dell'area interessata dalla riorganizzazione della logistica urbana;
 - § aggiornamento/revisione del Piano o della regolamentazione specifica per la distribuzione delle merci (semplificazione e armonizzazione delle norme su dimensione, peso, emissioni, saturazione carico dei veicoli merci);
 - § promozione di progetti pilota o sperimentazioni (consegne notturne, zone ambientali, corsie preferenziali per veicoli merci);

2. Coordinamento con le politiche regionali a favore della mobilità elettrica e continuazione dei tavoli regionali di divulgazione e di formazione verso i tecnici comunali (da sviluppare eventualmente anche nell'ambito di progetti europei), in modo da condividere e confrontare progetti e realizzazioni sviluppate dagli Enti locali o da iniziative a livello nazionale ed europeo inerenti la distribuzione urbana delle merci.

EDILIZIA SOSTENIBILE

1. Realizzare un efficace sistema di verifica dell'osservanza delle norme vigenti sul contenimento dei consumi energetici, in relazione alle diverse fasi di progettazione, messa in opera ed esercizio di edifici e manufatti;
2. promuovere il miglioramento del rendimento energetico in campo residenziale anche proseguendo la campagna "calore pulito" avviata dalla Regione per il controllo degli impianti di riscaldamento domestico;
3. introdurre nei regolamenti edilizi comunali, gli standard di prestazione di rendimento energetico di cui all' Atto di indirizzo e coordinamento della Regione (deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 156 del 4 Marzo 2008 e successive modificazioni);
4. aderire al protocollo di sperimentazione dei requisiti di sostenibilità proposto dalla Delibera di Giunta Regionale n.194/2010 "Approvazione di uno schema di protocollo d'intesa per la sperimentazione in materia di requisiti tecnici e di sistemi di valutazione della qualità urbanistica ed edilizia";
5. definire criteri prestazionali e linee guida in materia di uso razionale dell'energia, risparmio energetico e diffusione della generazione distribuita a partire da fonti rinnovabili su scala

urbana e territoriale;

6. incentivare le analisi energetiche sul patrimonio edilizio finalizzate alla predisposizione e realizzazione di progetti di efficientamento energetico dei sistemi edilizi;
7. sostenere interventi di qualificazione energetica degli edifici e degli impianti privati aventi per obiettivo il risparmio energetico e lo sviluppo delle fonti rinnovabili, anche adottando negli strumenti urbanistici, in attuazione dell'art. 7-ter della L.R. 20/2000, incentivi volumetrici ed altre forme di premialità progressive e parametrize al livelli prestazionali raggiunti, per promuovere la riqualificazione urbana, e disincentivare la diffusione insediativa e il consumo di suolo;
8. prevedere nei nuovi insediamenti e negli interventi di riqualificazione misure finalizzate alla accessibilità, fruibilità e sicurezza degli spazi pubblici e incentivare forme di mobilità sostenibile con la diffusione di percorsi pedonali e ciclabili;
9. prevedere per i nuovi insediamenti abitativi, accanto alle tradizionali opere di urbanizzazione le nuove "reti energetiche" per il teleriscaldamento e la cogenerazione;
10. completare il programma di trasformazione degli impianti termici della Pubblica Amministrazione da gasolio a metano, gpl o allacciarli a reti di teleriscaldamento. Tale impegno è riferito prioritariamente agli impianti di proprietà degli Enti sottoscrittori;
11. impegnare le Aziende di servizi per l'energia a sviluppare su larga scala politiche di trasformazione degli impianti termici alimentati a combustibili liquidi con impianti ad alta efficienza, alimentati a combustibili gassosi, assumendosi i relativi oneri, compensati con la riduzione dei consumi e con i titoli di efficienza energetica rilasciati dall'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas.
12. promuovere, nell'ambito della normativa regionale in materia di inquinamento luminoso e risparmio energetico, un percorso di certificazione energetica degli apparecchi per la pubblica illuminazione esterna, in modo da guidare, in attuazione del Piano d'Azione Nazionale per il Green Public Procurement (PAN GPP) per i servizi energetici legati alla illuminazione pubblica, acquisti consapevoli in rispondenza ai criteri ambientali minimi indicati dalle norme di riferimento.
13. promuovere nell'ambito della pianificazione territoriale ed urbanistica un approccio sostenibile all'uso del suolo limitando lo *sprawl* urbano e minimizzando il consumo di nuovo territorio, come previsto nelle linee guida europee "*Guidelines on best practice to limit, mitigate or compensate soil sealing*" (2012).

ATTIVITA' PRODUTTIVE E AZIENDE DI SERVIZI

1. Stimolare le aziende di Servizi che in questi anni hanno investito nell'adeguamento del parco veicolare di dotare il parco veicoli diesel di sistemi di filtrazione dei gas di scarico;
2. promuovere sistemi di trasporto intermodale che prevedano l'utilizzo della rete ferroviaria per il trasporto di merci e di rifiuti;
3. prevedere nei capitolati d'appalto la condizione di utilizzo di mezzi omologati almeno Euro 4 privilegiando i parchi veicolari eco-compatibili (elettrici, ibridi, gas metano e gpl);
4. individuare le forme più opportune per incentivare la riconversione del parco veicolare circolante, in particolare quello commerciale leggero, con veicoli a basso impatto ambientale promuovendo la destinazione di risorse nazionali, regionali e locali e favorendo anche iniziative per determinare agevolazioni fiscali;
5. promuovere, sulla base di alcune positive esperienze, l'attivazione di servizi di trasporto dedicati alle zone industriali anche con il concorso delle Aziende pubbliche di trasporto,

delle Agenzie locali della mobilità e dell'attività dei mobility managers;

6. promuovere progetti innovativi nel campo delle tecnologie energetico- ambientali volti al risparmio energetico e all'utilizzo delle fonti rinnovabili;
7. ricercare ulteriori Accordi volontari con le aziende di produzione di beni e servizi ad elevata capacità emissiva (centrali di potenza, cementifici, ecc..) per il contenimento delle emissioni inquinanti; in condizioni di particolare criticità, i sindaci valuteranno inoltre l'opportunità di emettere ordinanze tese ad ottenere riduzioni nelle emissioni correlate alle attività industriali;
8. perseguire, nell'ambito delle procedure previste per il rilascio della Autorizzazione Integrata Ambientale (IPPC), sia per i nuovi impianti sia per l'adeguamento degli impianti esistenti, la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento atmosferico mediante l'applicazione delle migliori tecniche disponibili (BAT).
9. in tema di politiche per l'uso razionale dell'energia e la corretta gestione ambientale nelle Aziende sanitarie assume particolare rilievo il perseguimento dei seguenti obiettivi :
 - § implementare sistemi per l'uso razionale dell'energia (cogenerazione, fotovoltaico, ecc.) anche attraverso la finanza di progetto, nel rispetto dei vincoli previsti per la realizzazione di interventi in conto capitale;
 - § ottimizzare la gestione dei rifiuti sanitari
 - § incrementare, in collaborazione con Intercent-ER, gli "acquisti verdi" attraverso l'introduzione di criteri di rispetto ambientale nei capitolati di appalto;
 - § attivare iniziative di mobilità sostenibile
 - § realizzare iniziative di informazione per gli operatori sanitari sull'uso razionale dell'energia e sulla corretta gestione ambientale;
 - § garantire il flusso delle informazioni sull'applicazione delle politiche per l'uso razionale dell'energia e la corretta gestione ambientale nel Servizio Sanitario Regionale, utilizzando l'apposito programma informatico predisposto da CUP 2000.

Allegato 8

OSSERVATORIO DEGLI INDICATORI DELLA MOBILITA' URBANA E DEL TRASPORTO PUBBLICO NEI 13 COMUNI CON POPOLAZIONE SUPERIORE A 50.000 ABITANTI – aggiornamento al 2010

- Nelle 13 città della nostra Regione con popolazione maggiore di 50.000 abitanti dal 2000 al 2010 crescono notevolmente il numero dei motocicli (oltre 230.000 nel 2010 con un aumento di oltre il 60% rispetto al 2000) e si ha invece un incremento più contenuto del numero di autovetture (oltre 1,1 Milioni nel 2010 con un aumento del 4% rispetto al 2000).
- Il tasso di motorizzazione nelle 13 maggiori città ha un elevato valore pari a oltre 600 autovetture, ogni 1000 abitanti nel 2010; il trend è in progressivo decremento e si attestava nel 2003 a 622 auto per mille abitanti residenti.
- Il consumo dei carburanti derivati dal petrolio per autotrazione continua dal 2003 la tendenza ad un lieve decremento (circa il 5% nel 2009 rispetto al 2003).
- Sul versante dell'incidentalità nelle 13 maggiori aree urbane continua a registrarsi un calo sia del numero totale di incidenti (-28% nel 2010 rispetto al 2000) che dei feriti coinvolti (-28% nel 2010 rispetto al 2000).
- Anche il numero dei deceduti nelle 13 città negli incidenti stradali indica una tendenza al calo della mortalità (oltre 56 % nel 2010 rispetto al 2000). La diminuzione della letalità negli incidenti non riguarda però la categoria dei pedoni e dei ciclisti.
- Nelle 13 città si registra un incremento significativo dei km di piste ciclabili realizzate: i km di piste aumentano di tre volte la loro lunghezza nel periodo considerato, passando dai 419 km del 2000 agli oltre 1.319 del 2010.
- La superficie delle aree a traffico limitato (ZTL) e delle aree pedonali dei centri storici nei 13 maggiori comuni è peraltro aumentata nel corso del decennio passando da 7,2 kmq del 2000 a oltre 10 kmq del 2010, con un incremento di circa il 46 % nel periodo considerato. Nell'ambito dei sistemi di controllo elettronico delle ZTL sono attualmente nove i comuni che si sono dotati di sistema di controllo elettronico delle ZTL (Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì e Rimini), mentre a Imola ne è prevista la realizzazione.
- Dal 2000 al 2010 si sono sviluppati nelle 13 città anche interventi di moderazione della velocità dei mezzi circolanti, infatti, le "zone 30" sono decuplicate passando dai 19 km del 2000 agli oltre 206 del 2010.
- Nel centro storico delle 13 aree urbane si rilevano interventi progressivi a favore dell'organizzazione della sosta a pagamento rispetto la sosta libera. Va notato il valore notevolmente più elevato dell'offerta di numero di posti per sosta a pagamento (+59% nel 2010 rispetto al 2000) rispetto a quella libera (-17% nel 2010 rispetto al 2000).
- E' confermato il forte impulso alla realizzazione di rotonde nei 13 maggiori centri urbani della nostra regione, dal 2000 al 2010 gli incroci a rotonda sono più che quintuplicate, passando dai 163 del 2000 alle oltre 950 del 2010.
- Nel periodo si ha un leggero incremento dei Km di corsie riservate ai mezzi pubblici nelle 13 maggiori città e si rileva la loro esiguità rispetto alla rete totale del TPL (le corsie riservate rappresentano nel 2010 il 3,6 % della rete complessiva di trasporto pubblico).
- Le fermate del TPL nelle 13 città sono progressivamente aumentate passando da circa 6.355 del 2002 alle circa 8.000 del 2010 (+26%).
