



REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO TERRITORIO AMBIENTE INFRASTRUTTURE E TRASPORTO

VICE DIREZIONE GENERALE AMBIENTE

Genova, 12-09-2018

Prot. n.: 21/2018/0250833

Allegati: .

Class./fasc.: 913(2018)/5

A:
Direzione Ambiente - Città
Metropolitana di Genova
pec@cert.cittametropolitana.genova.it

Oggetto: Consultazione/scoping nell'ambito della VAS (ex art. 8 della LR 32/2012 s.m.i.) per il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)** della Città Metropolitana di Genova.
Contributo della Vice Direzione Generale Ambiente

Si riportano di seguito le osservazioni della consultazione tra i settori della Vice Direzione Generale Ambiente della scrivente Amministrazione quale contributo alla procedura di VAS in qualità di soggetto con competenze ambientali.

QUADRO PROGRAMMATICO E VERIFICA DI COERENZA ESTERNA

Osservazione 1) In riferimento agli strumenti di pianificazione e programmazione sovraordinati utilizzati nella verifica di coerenza esterna del rapporto Preliminare (RP) e nel quadro programmatico dello schema di piano, si segnala l'opportunità di includere anche strumenti di interesse nazionale/comunitario/internazionale come ad esempio:

- Il nuovo quadro strategico delle Nazioni Unite: l'Agenda 2030.
- Programma generale di azione dell'Unione in materia di ambiente fino al 2020 - 7° PAA
- La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile

QUADRO CONOSCITIVO

Osservazione 2) Nel rapporto ambientale preliminare, Contesto Ambientale vanno specificati meglio i problemi relativi alla qualità dell'aria.

Come deducibile dai dati e dalle relazioni disponibili nel portale dedicato www.ambienteinliguria.it, nell'area metropolitana di Genova emergono le criticità di seguito schematizzate.

Agglomerato di Genova: superamento del valore medio annuale di biossido di azoto (NO₂) in tutte le postazioni da traffico presenti nel Comune di Genova; questo superamento è presente a partire dal 2010.

I superamenti di benzene che si erano verificati nell'Agglomerato di Genova negli anni passati, sono rientrati e non si sono più verificati a partire dal 2011.

Anche per quanto riguarda il Particolato PM10, parametro molto critico nelle regioni Padane, nell'Agglomerato di Genova non si registrano superamenti né del valore medio annuale, né dei valori massimi giornalieri da diversi anni, con l'eccezione di un superamento nella postazione di Corso Europa.

In conseguenza al superamento del limite medio annuale di NO₂ l'agglomerato di Genova è interessato dal parere motivato (comunicazione C(2017)877 finale del 15/02/2017) emesso in seguito alla procedura di infrazione n. 2015/2043 – attuazione della Direttiva 2008/50/Ce relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, con riferimento ai valori limiti medi annui di NO₂ - avviata dalla Commissione europea contro l'Italia

Al fine di scongiurare le conseguenze derivanti dalla conferma dell'infrazione, è necessario individuare misure urgenti per il contenimento di NO₂ per riportare i valori entro i limiti nel più breve tempo possibile, che vadano ad integrare le misure a suo tempo previste dal piano di risanamento e tutela della qualità dell'aria regionale.

Come evidenziato dai dati dell'inventario delle emissioni regionali, la principale sorgente di ossidi di azoto del territorio del Comune di Genova è il traffico, seguito dalle emissioni dovute al porto. Seguono in misura più

ridotta le emissioni dal settore industriale e residenziale. I veicoli diesel sono quelli con i più alti fattori di emissione di NO₂.

Anche nel Comune di Busalla si è verificato negli anni il superamento del valore medio annuale di biossido di azoto (NO₂).

Tale superamento non ha ancora dato luogo a procedura di infrazione, ma la norma impone l'adozione di misure urgenti di risanamento.

In questo caso la sorgente principale che ha causato il superamento è il traffico veicolare.

Il valore obiettivo per l'ozono viene superato in tutta l'Area Metropolitana. Questo inquinante, a causa della sua natura esclusivamente secondaria, deve essere contenuto attraverso la riduzione dei suoi precursori, che sono principalmente Ossidi di Azoto e Sostanze o Organiche Volatili; queste sostanze sono emesse in maniera consistente dal traffico veicolare.

STRATEGIE/AZIONI

Osservazione 3) relativamente alle 6 STRATEGIE si chiede di associare a ciascuna di esse o alle principali azioni derivate, i "Target" che il piano intende raggiungere, nell'ottica di poter valutare e quantificare:

- nella fase ex ante (fase di valutazione) gli effetti attesi dalle scelte di piano (anche cumulativi);
- nella fase attuativa (fase di monitoraggio) il livello di raggiungimenti dei valori adottati.

Osservazione 4) riguardo alle singole azioni di piano sarebbe opportuno specificare puntualmente quali di esse derivino da altri strumenti di programmazione/pianificazione e quali siano state introdotte dal PUMS. Nel secondo caso quando riferite ad un'opera, andrebbe prevista almeno una localizzazione di massima.

Osservazione 5) Si segnala l'importanza di supportare le azioni più significative del piano (es. parcheggio di interscambio) con delle analisi preliminari di fattibilità economica che consentano già nella fase di pianificazione di individuare le soluzioni (anche soluzioni alternative) a garanzia dell'attuazione del piano e quindi delle prestazioni/obiettivi ambientali che il PUMS intende perseguire (es. miglioramento della qualità dell'aria)

Osservazione 6) Schema preliminare Pag 101 – Analisi swot

Tra le Opportunità si segnala:

Il risanamento della qualità dell'aria trova riferimento nella pianificazione e attuazione di provvedimenti e interventi strutturali del PUMS

Osservazione 7) Schema preliminare Pag 105 – Target

Tra gli obiettivi internazionali è necessario inserire anche i seguenti limiti europei:

- Il limite europeo per la protezione della salute per il biossido di azoto medio annuo pari a 40 µg/Nmc che doveva essere rispettato entro il 2010, deve essere raggiunto nel più breve tempo possibile
- Il valore obiettivo per la protezione della salute per l'ozono pari a 120 µg/Nmc a non superare per più di 25 giorni per anno civile come media su 3 anni o se non disponibili 1 anno, era da conseguire entro il 2010.

Tali limiti sono quelli attualmente superati (NO₂ a Genova e Busalla, Ozono su tutta l'area)

Per il PM₁₀, i limiti attualmente in vigore - come previsti dalla normativa italiana di recepimento della direttiva Europea - non sono superati e pertanto l'Area Metropolitana di Genova non è interessata da procedura di infrazione sul PM₁₀, che invece riguarda le regioni del bacino padano.

Osservazione 8) Pag 117 strategia 3 circolazione privata

Si fa osservare che tra gli obiettivi specifici selezionati vi è: migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci (pag 108).

Questo obiettivo specifico (obiettivo B4) deve trovare riferimento nelle strategie ed azioni. In particolare si ritiene opportuno inserire nell'ambito della strategia 3 (pag 117): rinnovo del parco con mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica (punto 5 del decreto MIT).

Osservazione 9) Schema preliminare Strategia 3 – pag 145 – regolazione della circolazione

Tenere conto che zone a ridotta velocità, limitazioni all'accesso e pedonalizzazioni parziali o totali sono interventi che hanno quale obiettivo strategico e priorità anche il miglioramento della qualità dell'aria e della vivibilità dell'ambiente urbano.

Tenere conto dell'impatto sulla qualità dell'aria determinato, sulle strade di scorrimento presenti in ambiente urbano dovuto al traffico dei mezzi a maggior emissione (quali mezzi diesel ed in particolare mezzi pesanti) al fine di valutare percorsi alternativi e deviazioni all'esterno dell'ambiente urbano che consentano di ridurre l'esposizione della popolazione alle emissioni.

Tenere conto del traffico leggero indotto dal porto, principalmente legato agli imbarchi/sbarchi dei traghetti

Si propone pertanto di inserire:

- valutazione di nuove pedonalizzazioni e ZTL tenuto conto anche dell'obiettivo di risanamento della qualità dell'aria;

- regolazione degli accessi al porto dei mezzi pesanti al fine di ridurre l'impatto del traffico merci in ambito portuale;
- ottimizzare i flussi di traffico legato ai traghetti (per esempio attraverso l'ottimizzazione degli orari di arrivi e partenze)
- indirizzare i flussi di traffico dei mezzi pesanti o strade di scorrimento al fine di minimizzare l'impatto sulla qualità dell'aria in ambito urbano (questo obiettivo viene proposto con riferimento alla criticità di qualità dell'aria registrata presso il comune di Busalla oltre che per le criticità di qualità dell'aria di Genova).
- interventi di limitazione della circolazione ai veicoli più inquinanti

Osservazione 10) Rapporto Ambientale: Scenari di Piano

Si ritiene opportuno che tra gli scenari di piano venga proposto uno scenario che tenga conto dell'obiettivo di progressiva limitazione della circolazione alle auto private, moto e veicoli commerciali più inquinanti (in particolare auto e veicoli commerciali diesel precedenti alla norma Euro 6, motoveicoli a due tempi, motocicli, auto e ciclomotori a benzina più vecchi) e sostituzione delle percorrenze con opzioni alternative di mobilità sostenibile.

Considerato che si intende utilizzare strumenti modellistici per la valutazione degli scenari alternativi, sarebbe opportuno fossero stimata gli effetti del piano in termini di emissioni in atmosfera.

Osservazione 11) Monitoraggio nel Rapporto Ambientale:

pag. 69, 70 Non sono indicati nelle tabelle gli obiettivi specifici del PUMS (pag. 108 dello schema di PUMS) che andrebbero inseriti al fine del monitoraggio.

Si fa osservare che il monitoraggio della realizzazione e del raggiungimento degli obiettivi del PUMS riveste particolare importanza ai fini dell'informazione del pubblico e dello scambio informazioni sulle misure per il risanamento della qualità dell'aria con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio previsto dal Dlgs 155/2010 e dal piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria. Infatti l'attuazione del PUMS ha tra gli obiettivi il risanamento della qualità dell'aria dell'Agglomerato di Genova e Busalla, tematica deve essere adeguatamente integrata nelle azioni e interventi di piano tramite il processo di VAS.

Le presenti osservazioni sono state predisposte con il contributo di:

Ecologia	Dott.ssa M.T. Zannetti, Ing. P. Costi
Coordinamento della Vice Direzione Generale Ambiente	Dott. M. Ballerini; B.Orsini

Nella piena disponibilità a fornire supporto nella fase di riesame e valutazione delle modifiche al quadro conoscitivo generale e le soluzioni che verranno adottate a seguito dell'evento del cedimento del ponte Morandi, si porgono cordiali saluti

Distinti saluti

Il Vice Direttore Generale
(dott.ssa Cecilia Brescianini)



