

PIANIFICAZIONE e GESTIONE della QUALITÀ dell'ARIA nella PROVINCIA di BOLOGNA

PIANO di GESTIONE per il RISANAMENTO, l'AZIONE e il MANTENIMENTO della QUALITÀ dell'ARIA

Norme di attuazione



Provincia di Bologna
Assessorato all'Ambiente

stesura approvata
ANNO 2007

PIANO DI GESTIONE DELLA QUALITA' DELL'ARIA
per il risanamento, l'azione e il mantenimento

Norme di attuazione

Emanuele Burgin – Assessore all’Ambiente - Provincia di Bologna

Gianpaolo Soverini - Direttore Settore Ambiente – Provincia di Bologna

Responsabilità e Coordinamento

Gabriele Bollini – Dirigente Servizio Tutela Ambientale - Provincia di Bologna

Direzione e redazione

Settore Ambiente, Servizio Tutela Ambientale

Provincia di Bologna Strada Maggiore, 80

40125 Bologna

Metodologia ed elaborazione del Documento:

Fabrizia Bergonzoni, Maria Angela Guizzardi, Cecilia Rondinini, Simona Tondelli, Giuliana Venturi

Indice

PARTE I – DISPOSIZIONI GENERALI

TITOLO I

- Art. 1.1 Contenuti generali del piano
- Art. 1.2 Efficacia del piano e rapporto con altri strumenti di pianificazione

PARTE II – LE POLITICHE PER IL RISANAMENTO

TITOLO II - Finalità, ambito di applicazione e obiettivi del piano di risanamento

- Art. 2.1 Finalità
- Art. 2.2 Zone di applicazione
- Art. 2.3 Obiettivi per il risanamento

TITOLO III - Azioni riguardo al trasporto pubblico su ferro

- Art. 3.1 Obiettivi del Piano di Risanamento riguardo al trasporto pubblico su ferro
- Art. 3.2 Completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano
- Art. 3.3 Ripianificazione della rete di trasporto pubblico
- Art. 3.4 Piattaforme di interscambio
- Art. 3.5 Potenziamento del servizio di trasporto pubblico per la mobilità serale e notturna
- Art. 3.6 Attivazione di corse speciali per eventi straordinari
- Art. 3.7 Tariffazione integrata del titolo di viaggio e agevolazioni tariffarie
- Art. 3.8 Informazione relativa al trasporto pubblico

TITOLO IV – Azioni riguardo al trasporto pubblico su gomma

- Art. 4.1 Obiettivi del Piano di Risanamento riguardo al trasporto pubblico su gomma
- Art. 4.2 Istituzione dei Mobility Manager di agglomerato e d'area
- Art. 4.3 Realizzazione dei sistemi di trasporto di massa per Bologna
- Art. 4.4 Sviluppo di sistemi di trasporto pubblico a chiamata
- Art. 4.5 Miglioramento del servizio di trasporto pubblico su gomma: velocità, efficacia, emissioni
- Art. 4.6 Mobilità non strutturata: gestione di servizi navetta per le grandi strutture di vendita, gestione di eventi straordinari
- Art. 4.7 Servizi scuolabus e assistenza ciclopedonale

TITOLO V - Azioni sul sistema ciclopedonale e degli accessi

- Art. 5.1 Obiettivi del Piano di Risanamento riguardo al sistema ciclopedonale e degli accessi
- Art. 5.2 Estensione delle aree pedonali nei centri storici
- Art. 5.3 Gestione dei flussi motorizzati privati nei centri storici: accesso e sosta
- Art. 5.4 Percorsi pedonali
- Art. 5.5 Rete ciclabile

TITOLO VI – Azioni riguardo al sistema insediativo

- Art. 6.1 Obiettivi del Piano di Risanamento riguardo il sistema insediativo
- Art. 6.2 Contenuti necessari degli atti di pianificazione urbanistica comunale in materia di qualità dell'aria
- Art. 6.3 Valutazione della Sostenibilità Ambientale e Territoriale dei Piani
- Art. 6.4 Requisiti degli insediamenti in materia di qualità dell'aria
- Art. 6.5 Valutazione di impatto ambientale di progetti di infrastrutture
- Art. 6.6 Provvedimenti sugli impianti termici esistenti
- Art. 6.7 Provvedimenti sugli impianti termici di nuova installazione

TITOLO VII - Azioni riguardo al sistema produttivo, le aziende di servizi e il trasporto delle merci

- Art. 7.1 Obiettivi del piano di Risanamento relativamente al sistema produttivo
- Art. 7.2 Programma di misure per il raggiungimento degli obiettivi nelle aree degli agglomerati di Bologna ed Imola
- Art. 7.3 Programma di misure per la riduzione delle emissioni di materiale particellare
- Art. 7.4 Insediamenti produttivi soggetti ad autorizzazione integrata ambientale ai sensi del D.Lgs n°59/05 o a valutazione di impatto ambientale
- Art. 7.5 Le aree produttive ecologicamente attrezzate
- Art. 7.6 Rinnovo del parco veicolare aziendale

TITOLO VIII - Azioni per l'informazione e la formazione

- Art. 8.1 Obiettivi del Piano di Risanamento riguardo l'informazione e la formazione
- Art. 8.2 Informazione
- Art. 8.3 Formazione

PARTE III – LE POLITICHE PER IL MANTENIMENTO

TITOLO IX – Finalità, ambito di applicazione e obiettivi del piano di mantenimento

- Art. 9.1 Finalità
- Art. 9.2 Zone di applicazione
- Art. 9.3 Obiettivi per il mantenimento

TITOLO X - Azioni riguardo al sistema produttivo e il trasporto delle merci

- Art. 10.1 Limitazione del consumo di solventi e di preparati contenenti solventi
- Art. 10.2 Contenimento dei consumi energetici
- Art. 10.3 Piattaforme logistiche
- Art. 10.4 Regolamentazione degli orari di consegna delle merci

PARTE IV – LA GESTIONE DELLE EMERGENZE – Il piano di azione

TITOLO XI – Finalità, ambito di applicazione e obiettivi del piano di azione

- Art. 11.1 Finalità
- Art. 11.2 Zone di applicazione
- Art. 11.3 Obiettivi per il Piano di azione
- Art. 11.4 Contenuti del Piano di azione

PARTE V – DISPOSIZIONI ATTUATIVE E TRANSITORIE

TITOLO XII

- Art. 12.1 Disposizioni attuative e transitorie.
- Art. 12.2 Misure di salvaguardia

PARTE I – DISPOSIZIONI GENERALI

TITOLO I

Art. 1.1 Contenuti generali del piano

1. Il piano di gestione della qualità dell'aria della Provincia di Bologna, di seguito denominato PGQA, è redatto ai sensi della normativa vigente ed in particolare ai sensi dell'art. 122, legge reg. 21 aprile 1999, n. 3; degli artt. 8 e 9 DLgs. 4 agosto 1999, n. 351; del d. m. 1 ottobre 2002, n. 261, nonché della delibera di Giunta regionale 15 maggio 2001, n. 804, come modificata con delibera di Giunta 12 gennaio 2004, n. 43.
2. Ai sensi dell'art. 9, comma 2, lett. c), legge reg. 24 marzo 2000, n. 20, il PGQA esprime gli interessi di livello provinciale nel settore della qualità dell'aria.
3. Sono elaborati costitutivi del PGQA:
 - Relazione generale
 - Norme di Piano
 - Valsat

Art. 1.2 Efficacia del piano e rapporto con altri strumenti di pianificazione

1. Il PGQA è parte integrante del PTCP, secondo quanto consentito dall'art. 57, d. lgs. 31 marzo 1998, n. 112, e dall'art. 20, legge reg. 24 marzo 2000, n. 20.
2. Le disposizioni di piano sono redatte sulla base della distinzione tra prescrizioni, direttive e indirizzi di cui all'art. 1.6 del PTCP e di cui all'art. 11, legge reg. 20 del 2000.
3. Ai sensi dell'art. 11 della L.R. 20/2000:
 - a) per **indirizzi** si intendono le disposizioni volte a fissare obiettivi per la predisposizione dei piani sott'ordinati, dei piani settoriali del medesimo livello di pianificazione o di altri atti di pianificazione o programmazione degli enti pubblici, riconoscendo ambiti di discrezionalità nella specificazione e integrazione delle proprie previsioni e nell'applicazione dei propri contenuti alle specifiche realtà locali;
 - b) per **direttive** si intendono le disposizioni che devono essere osservate nella elaborazione dei contenuti dei piani sott'ordinati, dei piani settoriali del medesimo livello di pianificazione o di altri atti di pianificazione o programmazione degli enti pubblici;
 - c) per **prescrizioni** si intendono le disposizioni che incidono direttamente sul regime giuridico dei beni disciplinati, regolando gli usi ammissibili e le trasformazioni consentite. Le prescrizioni devono trovare piena e immediata osservanza ed attuazione da parte di tutti i soggetti pubblici e privati, secondo le modalità previste dal piano, e prevalgono sulle disposizioni incompatibili contenute nei vigenti strumenti di pianificazione e negli atti amministrativi attuativi. Gli enti pubblici provvedono tempestivamente all'adeguamento delle previsioni degli strumenti di pianificazione e degli atti amministrativi non più attuabili per contrasto con le prescrizioni sopravvenute.
4. Gli enti e le amministrazioni pubbliche, nell'esercizio delle rispettive competenze, si conformano a tale piano, anche ai sensi dell'art. 20, comma 6, d. lgs. n. 267 del 2000, con specifico riferimento tra l'altro ai piani urbani di mobilità ed ai piani urbani del traffico, i quali ultimi devono adeguarsi al PGQA anche ai sensi dell'art. 36, comma 6, d. P.R. 30 aprile 1992, n. 285, avendo la Regione Emilia Romagna delegato la Provincia nella definizione degli obiettivi di risanamento atmosferico tramite il PGQA. Nella parte urbanistico – territoriale, in particolare, il PGQA è atto di indirizzo e coordinamento, con i contenuti di cui all'art. 20, comma 2, d.P.R. 18 agosto 2000, n. 267, nei confronti delle pianificazioni comunali, ai sensi dell'art. 26, comma 2, legge reg. n. 20 del 2000, nel rispetto del principio di sussidiarietà. La necessaria conformità della pianificazione urbanistica comunale al PGQA, in quanto parte del PTCP, è riscontrata con il procedimento di cui all'art. 32, comma 9, ovvero comma 10, legge reg. n. 20 del 2000.

PARTE II – LE POLITICHE PER IL RISANAMENTO

TITOLO II – FINALITA', AMBITO DI APPLICAZIONE E OBIETTIVI DEL PIANO DI RISANAMENTO

Art. 2.1 Finalità

1. Il presente piano di risanamento vale, ai sensi dell'art 8 del D. Lsg. 351/99, sulla base della LR. 3/1999 dell'Emilia Romagna, artt. 121 e 122, nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli di uno o più inquinanti eccedono il valore limite aumentato del margine di tolleranza o sono compresi tra il valore limite e valore limite più il margine di tolleranza, al fine di individuare misure di lungo termine per conseguire gli obiettivi di qualità dell'aria indicati dalla legge. Resta affidata al piano d'azione la programmazione delle misure da attuare nel breve periodo, affinché sia ridotto il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme, ai sensi dell'art. 7, d. lgs. n. 351 del 1999.

Art. 2.2 (P) Zone di applicazione

1. La zonizzazione provinciale della qualità dell'aria recepita nel quadro conoscitivo del PTCP (*RELAZIONE*), individua le zone caratterizzate dal superamento dei valori limite di qualità dell'aria di PM10, NO2/NOx e Benzene, sulle quali agisce il Piano di Risanamento.
2. Il Piano di Risanamento per il PM10 agisce su un'unica zona coincidente con l'intero territorio provinciale in virtù delle caratteristiche di alta diffusività e di formazione secondaria proprie dell'inquinante.
3. Il Piano di Risanamento per NO2/NOx agisce sugli agglomerati di Bologna ed Imola in quanto aree caratterizzate dal superamento del valore limite, così come definiti dalla zonizzazione della Provincia (rif. Quadro Conoscitivo cap. 3)
4. Il Piano di Risanamento per il benzene agisce sui centri storici come delimitati dagli strumenti di pianificazione comunale dei Comuni, in quanto aree caratterizzate dal superamento del valore limite.

Art. 2.3 (P) Obiettivi per il risanamento

1. Ai sensi del DM 60/2002, devono essere raggiunti i seguenti obiettivi di qualità dell'aria:
 - a. PM10: media annuale di 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in vigore dal 1 gennaio 2006; media giornaliera di 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ da non superare più di 35 volte l'anno, in vigore dal 1 gennaio 2006;
 - b. NO2/NOx: media annuale di 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ da raggiungere entro il 31 dicembre 2010; media oraria di 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ da non superare più di 18 volte l'anno, da raggiungere entro il 31 dicembre 2010;
 - c. Benzene: media annuale di 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ da raggiungere entro il 31 dicembre 2010.

TITOLO III - AZIONI RIGUARDO AL TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO

Art. 3.1 (I) Obiettivi del Piano di Risanamento riguardo al trasporto pubblico su ferro

1. Poiché l'uso del mezzo privato motorizzato su gomma contribuisce per una parte preponderante a determinare l'inquinamento atmosferico esistente su scala provinciale, e poiché il trasporto privato motorizzato su gomma inerisce per oltre il 50% ai trasferimenti intercomunali, di interesse provinciale, obiettivo prioritario della Provincia è aumentare la diversione modale da mezzo privato a mezzo pubblico su rotaia.
2. Il trasporto privato motorizzato è fonte di emissioni composite comprendenti particolato di varia granulometria, ossidi di azoto, di zolfo, monossido di carbonio, benzene, composti organici e molto altro; di conseguenza le azioni che tendono a ridurre le emissioni dovute al trasporto privato motorizzato agiscono contemporaneamente su tutti gli inquinanti emessi non essendo possibile differenziare territorialmente le emissioni dei singoli inquinanti. Poiché l'intero territorio provinciale è critico rispetto al PM10, le azioni del presente titolo si intendono applicate all'intero territorio provinciale salvo esplicita diversa indicazione contenuta nelle norme.
3. Tale obiettivo viene perseguito principalmente attraverso il miglioramento dell'offerta del trasporto pubblico su rotaia, che prevede il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitan secondo l'«Accordo Attuativo ed Integrativo» sottoscritto il 17 Luglio 1997, la conseguente ridefinizione del trasporto pubblico su gomma, la progettazione delle piattaforme di interscambio, la tariffazione integrata e la diffusione capillare delle informazioni relative al trasporto pubblico.

Art. 3.2 (I) Completamento del Servizio Ferroviario Metropolitan

1. L'impegno per il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitan almeno al livello previsto dall'«Accordo Attuativo ed Integrativo» sottoscritto il 17 Luglio 1997 rappresenta per la Provincia di Bologna una priorità; la Provincia pertanto agisce in tutte le sedi istituzionali affinché il progetto sia portato a termine nei tempi e nei modi previsti.
2. La Provincia stipula l'Accordo di Pianificazione con la Regione Emilia Romagna, nel quale si impegna, d'intesa con la Regione, alla piena attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitan, nella consapevolezza che parte delle risorse necessarie devono derivare da specifici stanziamenti del Governo nazionale. La Provincia e la Regione si impegnano pertanto a sollecitare lo Stato al rispetto degli impegni presi nel 1997.
3. Stante la centralità del Servizio Ferroviario Metropolitan rispetto alle azioni del PGQA, eventuali varianti al progetto descritto nell'«Accordo Attuativo ed Integrativo» sottoscritto il 17 Luglio 1997 dovranno pertanto essere preventivamente valutate dalla Provincia anche rispetto all'impatto che ne deriverebbe all'efficacia del PGQA d'intesa con i soggetti firmatari dell'Accordo stesso.
- 3.bis - Come indicato dall'art. 21 comma 3 della LR 30/1998 e s.m.i., «la programmazione e la progettazione del servizio ferroviario metropolitano bolognese sono effettuate dalla Regione d'intesa con la Provincia e il Comune di Bologna ovvero con la loro Agenzia, per quanto delegato, tenendo conto del livello dei servizi minimi ferroviari individuato nell'atto di indirizzo generale di cui all'articolo 8 della presente legge nel rispetto degli accordi sottoscritti con Stato e FS SpA a cui abbia aderito anche la Regione.» Il livello dei servizi minimi ferroviari, in corso di determinazione per il triennio 2007-2009 come previsto dal nuovo Atto di Indirizzo (Delibera del Consiglio regionale n.109 del 03/04/2007), dovrà tenere conto delle indicazioni contenute nel presente Piano in merito alle azioni necessarie per il risanamento della qualità dell'aria.
4. I Comuni nel cui territorio ricadono fermate e/o stazioni interessate dall'SFM incentivano l'uso del SFM attraverso:
 - a. la rete di adduzione alla fermata/stazione, con priorità ai percorsi ciclopeditoni, e la disponibilità di posteggi biciclette coperti. I Comuni potranno determinare i posteggi biciclette coperti, in numero almeno pari a quelli disponibili per i ciclomotori/motocicli;
 - b. corretta localizzazione (a distanza pedonale dalla fermata/stazione SFM) dei servizi al cittadino, particolarmente se di valenza sovracomunale (ad esempio poliambulatori, scuole, biblioteche, strutture sportive, etc.);
 - c. disponibilità di locali chiusi e riscaldati per l'attesa;
 - d. utilizzo dei locali di stazione per attività di interesse socio-culturale che possano garantire un presidio e combattere il fenomeno dell'abbandono delle stazioni e del conseguente degrado;
 - e. diffusione delle rivendite di titoli di viaggio, anche presso strutture pubbliche, per facilitare al massimo la possibilità di accesso al treno;
 - f. pubblicizzare, in occasione di eventi particolari, le possibilità di accesso tramite SFM e concordarne con il competente gestore ferroviario, eventuali corse aggiuntive e tariffe speciali;

- g. istituzione, a seguito di accordi con la Provincia, di un servizio comunale di informazione sul trasporto pubblico dove il cittadino possa rivolgersi per ricevere informazioni in modo centralizzato su qualsiasi mezzo di trasporto pubblico operante in provincia e creare così il proprio percorso;
 - h. il favorire la realizzazione di esercizi commerciali di vicinato e strutture medio piccole di vendita.
5. I Comuni nel cui territorio ricadono fermate e/o stazioni del SFM devono concordare con la Provincia la soppressione, lo spostamento o la creazione di fermate/stazioni, anche se sia già intervenuto un accordo con il competente gestore ferroviario.
- Le Amministrazioni Locali relativamente ad interventi che riguardano nuove stazioni, fermate, collegamenti o servizi ferroviari di rilevanza regionale agiscono d'intesa con Provincia e Regione subordinando la fattibilità di tali interventi a specifiche analisi e verifiche volte a accertarne la convenienza realizzativa complessivamente intesa e la compatibilità con l'esercizio dei servizi ferroviari di interesse regionale.

Art. 3.3 (I) Ripianificazione della rete di trasporto pubblico

1. La Provincia si impegna a rivedere, in accordo con SRM – Servizi e Reti per la Mobilità - e con il gestore del trasporto pubblico locale, la struttura dell'offerta di trasporto su gomma affinché vi sia sinergia con la rete ferroviaria. Tale aspetto dovrà essere curato dal Piano della Mobilità provinciale modificando i termini del contratto di servizio o preferibilmente intervenendo in fase di stesura del medesimo contratto e dovrà avere tra le linee guida le seguenti:
 - a. Graduale eliminazione delle linee in sovrapposizione e/o concorrenza con le linee SFM, se non motivate da specifica domanda di mobilità degli utenti, non altrimenti soddisfacibile;
 - b. Sviluppo di sistemi di trasporto pubblico a chiamata per l'estensione della copertura territoriale del servizio, e per l'aumento di efficacia del trasporto ferroviario.
2. Le azioni di cui al precedente comma 1 devono essere espletate nell'ambito del Piano Provinciale della Mobilità e nel Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale, e comunque entro 2 anni dalla approvazione del PGQA.
3. Le azioni di cui al precedente comma 1 devono assicurare l'offerta di trasporto pubblico su "gomma" integrato con quello su "ferro", garantendo la disponibilità di un servizio efficiente e frequenza adeguata alla domanda, nonché con fermate entro 600 metri dall'abitazione ad almeno il 75% dei residenti della Provincia di Bologna.

Art. 3.4 (I) Piattaforme di interscambio

1. Nell'ambito della redazione del Piano della Mobilità provinciale, la Provincia si impegna a dare priorità ai sistemi sostenibili di trasporto, privilegiando le modalità a impatto nullo (mobilità ciclopedonale) e basso (trasporto pubblico collettivo).
2. In questa ottica la Provincia si impegna a disegnare una rete provinciale di piattaforme di interscambio, finalizzate ad accrescere le possibilità di trasporto sostenibile attraverso la diversificazione, la flessibilità e l'aumento di offerta del sistema nel suo complesso. Le piattaforme di interscambio fungono da connettori dei diversi sistemi di trasporto, e devono essere progettate in modo da ottimizzare l'efficienza dello spostamento in termini di tempi, costi, prossimità alla destinazione.
3. I Comuni della Provincia realizzeranno piattaforme di interscambio con le modalità e le caratteristiche logistico-funzionali definite dal Piano della Mobilità Provinciale;

Art. 3.5 (I) Potenziamento del servizio di trasporto pubblico per la mobilità serale e notturna

1. Dal momento che la mobilità serale e notturna rappresenta una quota non trascurabile degli spostamenti complessivi, e che pertanto, oltre ad essere fonte di pesante incidentalità particolarmente per alcune fasce di età, rappresenta un ulteriore aggravio in termini di emissioni inquinanti, occorre estendere l'offerta di trasporto pubblico sia alla fascia serale che notturna, con modalità da definire in funzione della domanda potenziale sui vari bacini di utenza.
2. Tali corse saranno adeguatamente pubblicizzate presso gli uffici comunali, le scuole, le famiglie, le associazioni attive sul territorio affinché se ne diffonda rapidamente l'uso.
3. In una prima fase si potrà valutare l'opportunità di prevedere specifiche agevolazioni tariffarie.

Art. 3.6 (I) Attivazione di corse speciali per eventi straordinari

1. La programmazione di eventi di interesse sovracomunale, quali fiere, mostre, concerti, gare sportive, spettacoli, meeting, eventi culturali o enogastronomici, dovrà sempre valutare la possibilità di effettuare alcune corse speciali del SFM, aggiuntive rispetto ai servizi minimi.

2. In concomitanza con le corse ferroviarie, se necessarie saranno attivate, a cura del Comune di concerto con gli organizzatori dell'evento, corrispondenti corse di navette per raggiungere il luogo dell'evento. Le spese potranno essere coperte anche dalle entrate derivanti dalle tariffe applicate per la sosta di veicoli privati in prossimità dei luoghi dell'evento.
3. Tali corse dovranno essere adeguatamente pubblicizzate attraverso i medesimi canali divulgativi utilizzati per l'evento, e dovranno contenere anche un confronto di costi per l'utente tra la modalità "trasporto pubblico" e la modalità "trasporto privato".

Art. 3.7 (I) Tariffazione integrata del titolo di viaggio e agevolazioni tariffarie

1. Nelle more della implementazione del sistema STIMER, la Provincia si impegna a ricercare accordi per superare le difficoltà nell'uso del trasporto pubblico legate alla numerosità dei gestori e quindi dei titoli di viaggio, nonché alla conseguente crescita eccessiva del costo complessivo di un singolo spostamento. Tali accordi dovranno essere costruiti dal Piano della Mobilità Provinciale e dovranno prevedere un riesame delle tariffe applicate nelle diverse zone tenendo nel debito conto le aree facenti parte degli agglomerati, e forme specifiche di incentivo economico per gli utenti che utilizzano più mezzi differenti e per i gruppi di tre o più persone che effettuano lo stesso percorso.
2. In accordo con i Mobility Manager di agglomerato e d'area, la Provincia si impegna a ricercare accordi con i gestori del trasporto pubblico per l'applicazione di abbonamenti agevolati per i lavoratori.
3. Nelle more della implementazione del sistema STIMER la Provincia si impegna, di concerto con i gestori del trasporto pubblico locale, a individuare agevolazioni tariffarie specifiche per:
 - spostamenti brevi;
 - spostamenti di gruppi;
 - spostamenti in treno con bicicletta al seguito;
 - biglietti di andata/ritorno;
 - ulteriori agevolazioni per fasce di età.
4. I Comuni della Provincia operano affinché siano incrementati i punti di vendita dei titoli di viaggio, mettendo a disposizione eventualmente anche uffici comunali, al fine di garantire la massima reperibilità dei biglietti tutti i giorni della settimana in tutte le fasce orarie.

Art. 3.8 (I) Informazione relativa al trasporto pubblico

1. In coerenza con quanto previsto al successivo Titolo VIII, tutte le azioni relative al rilancio del trasporto pubblico attraverso il miglioramento dell'offerta e il migliore inserimento del servizio nel contesto urbano devono essere opportunamente divulgate, così come le informazioni necessarie agli utenti per programmare gli spostamenti.
2. A questo scopo, Provincia, Comuni, SRM e gestore del trasporto pubblico attivano un progetto specifico da realizzarsi entro 1 anno dalla approvazione del Piano e da aggiornare con cadenza almeno biennale per garantire la più completa informazione sul trasporto pubblico, in grado di raggiungere tutti i cittadini della provincia e di garantire in modo efficace la disponibilità di informazioni integrate relative a tutti i sistemi di trasporto, alle piattaforme di interscambio, alle tariffe e agevolazioni applicate, oltre naturalmente agli orari e alla esatta indicazione delle fermate sulla cartografia schematica e di dettaglio. Tali informazioni dovranno essere rese disponibili anche mediante strumenti classici come libretti, depliant, sportelli informativi, etc., oltre che attraverso web ed sms.

TITOLO IV – AZIONI RIGUARDO AL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

Art. 4.1 (I) Obiettivi del Piano di Risanamento riguardo al trasporto pubblico su gomma

1. Poiché l'uso del mezzo privato motorizzato su gomma contribuisce per una parte preponderante a determinare l'inquinamento atmosferico esistente (cfr. Relazione), e poiché il trasporto privato motorizzato su gomma inerisce per oltre il 50% ai trasferimenti intercomunali, di interesse provinciale, obiettivo della Provincia è aumentare la diversione modale da mezzo privato a mezzo pubblico su gomma.
2. Il trasporto privato motorizzato è fonte di emissioni composite comprendenti particolato di varia granulometria, ossidi di azoto, di zolfo, monossido di carbonio, benzene, composti organici e molto altro; di conseguenza le azioni che tendono a ridurre le emissioni dovute al trasporto privato motorizzato agiscono contemporaneamente su tutti gli inquinanti emessi non essendo possibile differenziare territorialmente le emissioni dei singoli inquinanti. Perciò, poiché l'intero territorio provinciale è critico rispetto al PM10, le azioni del presente titolo si intendono applicate all'intero territorio provinciale salvo esplicita diversa indicazione contenuta nelle norme.

Art. 4.2 (P) Istituzione dei Mobility Manager di agglomerato e d'area

1. La Provincia nomina, entro 1 anno dalla approvazione del Piano, i Mobility Manager degli agglomerati di Bologna e Imola.
2. I Mobility Manager degli agglomerati fungono da coordinatori di tutti i Mobility Manager che operano sul territorio provinciale, stimolano la ricerca di soluzioni condivise per ottimizzare l'uso complessivo delle risorse disponibili e per la mobilità sostenibile degli addetti alle aree produttive e ai complessi direzionali e commerciali. A tale scopo, di concerto con i Comuni e con i gestori del trasporto pubblico, promuovono l'istituzione di servizi di trasporto dei lavoratori con navette aziendali o comunali a tariffa agevolata e inoltre incentivano la diffusione dell'informazione tra gli addetti dell'area o del complesso al fine di promuovere il car pooling, ossia l'utilizzo di una sola autovettura, con più persone a bordo, per compiere un medesimo tragitto-itinerario, quale soluzione alternativa alla mobilità tradizionale privata.
3. I Mobility Manager di agglomerato verificano l'operato dei Comuni sui temi della mobilità sostenibile e riferiscono alla Provincia in merito alle attività intraprese e ai risultati ottenuti.

Art. 4.3 (I) Realizzazione dei sistemi di trasporto di massa per Bologna

1. Il Comune di Bologna ha attivato da tempo, di concerto con la Provincia e con la Regione, una serie di attività volte a finanziare innovativi sistemi di trasporto di massa per la città di Bologna. La necessità di tali sistemi è determinata, oltre che dagli spostamenti interni alla città di Bologna, dalla concentrazione, all'interno della città medesima, di molte funzioni fondamentali per i cittadini dell'intera Provincia. Ospedali, università, scuole, tribunali, enti pubblici, stazione ferroviaria, aeroporto sono solo alcuni dei poli attrattori urbani; l'accessibilità di tali strutture dunque ha un interesse assolutamente sovracomunale. Pertanto la Provincia auspica che tali infrastrutture siano attivate nel minor tempo possibile, e siano caratterizzate dalla massima capacità di interscambio con gli altri sistemi di trasporto pubblico, *in primis* il SFM, attraverso:
 - a. un'adeguata ripianificazione della rete di trasporto pubblico (vedi Titolo III, Art. 3.3)
 - b. adeguate piattaforme di interscambio (vedi Titolo III, Art. 3.4)
 - c. il potenziamento del servizio di trasporto pubblico per la mobilità serale e notturna (vedi Titolo III, Art. 3.5)
 - d. la tariffazione integrata del titolo di viaggio e agevolazioni tariffarie (vedi Titolo III, Art. 3.7)
 - e. la più ampia informazione relativa al trasporto pubblico (vedi Titolo III, Art. 3.8)

Art. 4.4 (I) Sviluppo di sistemi di trasporto pubblico a chiamata

1. Nell'ambito della redazione del Piano di Bacino del trasporto pubblico dovrà essere prevista la possibilità di attivare servizi a chiamata. Tali servizi possono infatti fungere da volano per innescare e rendere stabili servizi di trasporto oggi inesistenti, oppure mantenere una funzione più occasionale fornendo un importante servizio alla comunità.
2. I Comuni della Provincia effettuano sul proprio territorio una indagine tra i residenti sulla opportunità di attivare tali servizi; al raggiungimento del numero di richieste previsto nel protocollo di cui al comma seguente il servizio dovrà essere attivato per almeno 1 anno.
3. L'indagine dovrà essere svolta seguendo le indicazioni di uno specifico protocollo che sarà predisposto nell'ambito della redazione del Piano di Bacino del trasporto pubblico, e comunque entro 1 anno dalla approvazione del presente Piano.

Art. 4.5 (I) Miglioramento del servizio di trasporto pubblico su gomma: velocità, efficacia, emissioni

1. Nell'ambito della redazione del Piano di Bacino del trasporto pubblico, dovranno essere considerati prioritari gli obiettivi legati al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza, in particolare:
 - a. Incremento della velocità commerciale;
 - b. Individuazione degli interventi strutturali puntuali di miglioramento dell'accessibilità (pensiline, spazi di fermata, pannelli informativi);
 - c. Miglioramento della rete di vendita dei biglietti;
 - d. Mantenimento o miglioramento della qualità e del comfort delle vetture;
 - e. Riduzione delle emissioni inquinanti attribuibili al trasporto pubblico attraverso l'utilizzo di mezzi a metano e elettrici.
2. I Comuni nel cui territorio ricadono fermate del servizio di trasporto pubblico operano affinché siano trovati gli spazi necessari per le fermate e le pensiline.
3. I Comuni nel cui territorio ricadono percorsi del servizio di trasporto pubblico operano per garantire la massima velocità commerciale dei mezzi su strada; laddove necessario adottano corsie preferenziali per migliorare la velocità e la regolarità del servizio.
4. Tutti i Comuni della Provincia operano affinché siano incrementati i punti di vendita dei titoli di viaggio, mettendo a disposizione eventualmente anche uffici comunali, al fine di garantire la massima reperibilità dei biglietti tutti i giorni della settimana in tutte le fasce orarie. Nell'ottica di facilitare l'utente dovrà essere valutata dal gestore del servizio di trasporto la possibilità di pagamento direttamente in vettura.
5. Le aziende gestori del servizio di trasporto pubblico dovranno mantenere un elevato standard qualitativo delle vetture in servizio.
6. L'autorità concedente il servizio di trasporto pubblico locale nell'area bolognese prevede nel contratto di servizio, previa rinegoziazione del medesimo con il gestore entro 1 anno dall'entrata in vigore del PGQA e comunque in occasione del nuovo affidamento del servizio di TPL, che le aziende gestori del servizio di trasporto pubblico acquistino mezzi a metano o elettrici in misura prevalente, comunque superiore al 50% delle nuove acquisizioni.
7. Le Aziende di trasporto pubblico locale e di servizi utilizzano per una quota non inferiore al 20% gasolio con tenore di zolfo < 10 ppm.

Art. 4.6 (I) Mobilità non strutturata: gestione di servizi navetta per le grandi strutture di vendita, gestione di eventi straordinari

1. I Comuni nel cui territorio sono insediate grandi strutture di vendita avviano protocolli d'intesa con i gestori per attivare servizi navetta per l'accesso alle strutture, in modo da limitare i flussi di mezzi privati e al contempo migliorare l'accessibilità. I servizi devono garantire anche la possibilità di trasportare le merci acquistate, e devono essere collegati a significativi nodi di interscambio del trasporto pubblico.
2. La programmazione di eventi di interesse sovracomunale, quali fiere, mostre, concerti, gare sportive, spettacoli, meeting, eventi culturali o enogastronomici, prevede l'istituzione di corse di navette per raggiungere il luogo dell'evento in concomitanza con le corse ferroviarie (vedi Titolo III art. 3.6).
3. Le scelte localizzative delle medie e grandi strutture di vendita dovranno tenere conto della vicinanza di servizi di trasporto pubblico.

Art. 4.7 (I) Servizi scuolabus e assistenza ciclopeditone

1. Tutti i Comuni della Provincia attivano servizi di trasporto scolastico per i residenti o convenzioni con i Comuni limitrofi che ne dispongono. La fruizione del servizio dovrebbe essere incentivata, oltre che attraverso un controllo dei costi a carico delle famiglie, anche attraverso una campagna informativa *ad hoc* presso le famiglie con bambini in età scolare, e mediante la programmazione di servizi aggiuntivi, quali ad esempio il trasporto verso impianti sportivi.
2. Al fine di incentivare l'utilizzo dei servizi, i Comuni favoriscono e supportano la costituzione di associazioni di famiglie volontarie per l'assistenza dei bambini nelle varie fasi dei trasferimenti: a bordo e per raggiungere le "fermate" o i luoghi di destinazione.
3. Le associazioni di cui al comma precedente, di concerto con i Comuni, avviano iniziative per l'educazione dei bambini alla mobilità ciclopeditone organizzando ad esempio gruppi di bambini che, sotto la sorveglianza di un adulto, si spostano, a piedi o in bicicletta, lungo percorsi adatti per raggiungere la scuola o i luoghi di svago.

TITOLO V - AZIONI SUL SISTEMA CICLOPEDONALE E DEGLI ACCESSI

Art. 5.1 (I) Obiettivi del Piano di Risanamento riguardo al sistema ciclopedonale e degli accessi

1. L'accessibilità dei centri urbani ai mezzi motorizzati privati favorisce gli spostamenti che utilizzano tali mezzi. Il PGQA intende ridurre l'accesso ai centri urbani da parte dei mezzi privati, con recupero di mobilità ciclopedonale, poiché tale intervento diminuisce all'origine l'uso del mezzo privato. L'accessibilità dei centri urbani viene aumentata attraverso i trasporti pubblici potenziati di cui si è detto in precedenza nel presente PGQA. La misura è idonea a produrre effetti a livello intercomunale, con diminuzione dei veicoli in circolazione e delle connesse emissioni inquinanti di PM10 di livello provinciale.
2. Le misure di questo titolo si applicano sul territorio provinciale, stante l'impatto della circolazione veicolare privata e della sua riduzione sugli inquinanti di livello provinciale, in particolare sul PM10.
3. La gestione della organizzazione dei centri abitati è un tema di competenza strettamente comunale; le norme del Piano rappresentano pertanto l'indicazione di "buone pratiche" di cui il Comune tiene conto nell'elaborazione dei propri interventi di pianificazione e progettazione, dando conto della valutazione analitica di tali "buone pratiche" nella motivazione degli atti comunali.

Art. 5.2 (I) Estensione delle aree pedonali nei centri storici

1. I centri storici devono essere restituiti alla funzione nativa di luoghi della socialità, messa fortemente in crisi dalla funzione oggi assolutamente rilevante di sede stradale. E' necessario perciò inibire per quanto possibile la circolazione privata estendendo le aree pedonali 24 ore su 24 ad almeno il 30% del centro storico così come individuato dalle cartografie del Piano Comunale. Per pedonalizzazione si deve intendere il divieto di transito a tutti i veicoli esclusi biciclette, taxi, autobus, veicoli di soccorso. Una regolamentazione a parte è necessaria per i mezzi dei residenti, che non potranno tuttavia godere di possibilità di accesso illimitate, e per il carico/scarico delle merci che dovrà essere opportunamente regolamentato, stante la frequente incidenza intercomunale del trasporto merci da centri di approvvigionamento extraurbani alle destinazioni urbane.
2. Per garantire il libero accesso di tutti i cittadini alle aree pedonalizzate, il Comune valuta l'opportunità di attivare servizi aggiuntivi di trasporto pubblico.

Art. 5.3 (I) Gestione dei flussi motorizzati privati nei centri storici: accesso e sosta

1. Per contenere i flussi di veicoli privati motorizzati all'esterno delle aree pedonali, i Comuni potranno adottare criteri di limitazione degli accessi in una zona delimitata (ZTL), secondo regole da valutare caso per caso. Alcuni esempi:
 - a. Limitazione di accesso per fasce orarie
 - b. Limitazione di accesso per tipologia di veicolo
 - c. Limitazione di accesso per superamento numero massimo di veicoli ammesso nell'area.
2. Per quanto concerne la sosta degli autoveicoli, i Comuni adotteranno un piano sosta su base tariffaria che ne scoraggi l'ingresso nelle aree di maggiore pregio, favorendo invece l'utilizzo di parcheggi di scambio con mezzi del trasporto pubblico o navette apposite.
3. Per quanto concerne la sosta dei motoveicoli, i Comuni adotteranno un criterio di disincentivazione attraverso lo spostamento degli stalli per ciclomotori in aree di minore attrattività a favore degli stalli per biciclette, e la possibilità di pagamento della sosta anche per i motoveicoli.

Art. 5.4 (I) Percorsi pedonali

1. I Comuni verificano sul proprio territorio la presenza di adeguati percorsi pedonali, con particolare riferimento al collegamento di scuole, ospedali e ambulatori, stazioni e fermate del trasporto pubblico, uffici pubblici e altri servizi.
2. In seguito alla ricognizione, i Comuni identificano le carenze e provvedono alla graduale creazione/adequamento dei percorsi pedonali.
3. L'obiettivo da perseguire è quello di completare e/o adeguare tutti i percorsi pedonali all'interno dei centri abitati al fine di creare una rete continua di collegamenti al pari della viabilità.

Art. 5.5 (I) Rete ciclabile

1. La funzionalità della rete ciclabile e delle sue estensioni è valutata in termini di lunghezza, continuità e sicurezza considerando i seguenti elementi, al fine di aumentare il numero di utenti:
 - a. Classificazione della rete ciclabile: principale, secondaria, locale
 - b. Definizione delle caratteristiche fisico-geometriche di ciascuna classe
 - c. Definizione delle caratteristiche degli attraversamenti

- d. Individuazione delle necessità complementari: stalli di sosta, servizi di supporto, servizi di trasporto
2. A valle dell'analisi di cui al comma precedente, i Comuni procedono alla verifica della situazione esistente sul proprio territorio e programmano gli interventi privilegiando quelli che tendono ad aumentare gli utenti della rete esistente (ad esempio risoluzione di attraversamenti, protezione delle corsie, etc.).
 3. Nella progettazione di percorsi ciclabili di interesse non prettamente naturalistico, ad esempio nell'ambito di progetti urbanistici, sono da privilegiare i percorsi diretti, anche se meno attraenti sulla carta, in quanto preferiti dagli utenti negli spostamenti quotidiani.
 4. A valle dell'analisi di cui al comma 1, la Provincia procede alla verifica della situazione con particolare riferimento alle Strade Provinciali e alle connessioni di piste giudicate di interesse sovracomunale e programma gli interventi privilegiando quelli che tendono ad aumentare gli utenti della rete esistente (ad esempio risoluzione di attraversamenti, protezione delle corsie, etc).

TITOLO VI - AZIONI RIGUARDO AL SISTEMA INSEDIATIVO

Art. 6.1 (I) Obiettivi del Piano di Risanamento riguardo il sistema insediativo

1. Poiché il sistema degli insediamenti influenza notevolmente la domanda di mobilità e di conseguenza le emissioni in atmosfera, obiettivo generale del Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria riguardo agli insediamenti urbani è assicurare la sostenibilità degli impatti degli insediamenti sulle risorse del territorio, in accordo con quanto previsto dal PTCP all'art 12.1:
 - a. Riducendo l'esigenza di utilizzo del mezzo privato e favorendo l'uso di mezzi a ridotto impatto ambientale, attraverso il rafforzamento delle funzioni e della capacità insediativa dei centri urbani meglio accessibili con il Servizio Ferroviario Metropolitano, in particolare privilegiando la localizzazione delle nuove espansioni residenziali in un raggio di 600 metri dalle stazioni del SFM stesse;
 - b. contribuendo alla sostenibilità degli insediamenti dal punto di vista dell'efficienza energetica, al fine di diminuire le emissioni in atmosfera.
 - c. contribuendo a perseguire obiettivi di qualità dal punto di vista delle condizioni di salubrità ambientale, con specifico riferimento alla qualità dell'aria;
2. In accordo con quanto previsto dal PTCP all'art 12.1, i Piani generali, comunali e intercomunali, i piani e programmi di settore, provinciali, intercomunali e comunali, e tutti gli atti di programmazione della Provincia e degli altri enti e amministrazioni pubbliche, nella misura in cui possano avere influenze significative sull'evoluzione degli insediamenti urbani, devono tener conto degli obiettivi sopra definiti e contribuire, per quanto di loro competenza, a perseguirli.

Art. 6.2 (I) Contenuti necessari degli atti di pianificazione urbanistica comunale in materia di qualità dell'aria

1. Con riguardo alla sostenibilità degli insediamenti rispetto al risanamento della qualità dell'aria, in sede di formazione e di variazione del PSC e degli altri piani urbanistici, che prevedano incrementi non irrilevanti delle potenzialità edificatorie o comunque che possano comportare conseguenze non irrilevanti sull'entità o le forme della domanda di mobilità, i Comuni devono esprimere valutazioni sulla sostenibilità delle previsioni rispetto alla qualità dell'aria.
2. In particolare, nelle zone e negli agglomerati di cui all'art. 2.2 (zone di applicazione) in cui i livelli di uno o più inquinanti eccedono il valore limite, devono essere valutati gli effetti sulla qualità dell'aria delle scelte urbanistiche in termini comparati, prima e dopo l'attuazione di tali scelte, al fine del perseguimento del miglioramento della situazione in essere o, quanto meno, del suo non peggioramento.
3. Ai Comuni il cui territorio ricade in toto o in parte nelle zone di cui all'articolo 2.2 (zone di applicazione), si richiedono, in sede di formazione del PSC, i seguenti elementi conoscitivi e di valutazione, con riferimento all'impatto del PSC sull'attuazione del PGQA:
 - a. Quadro conoscitivo dello stato di fatto:
 - caratterizzazione dello stato di qualità dell'aria, desumibile dalla zonizzazione della qualità dell'aria, dai dati misurati alla rete di monitoraggio ed alle campagne di rilevamento e da eventuali campagne specifiche,
 - descrizione delle principali sorgenti di inquinamento presenti sul territorio comunale, anche con riferimento alle basi di dati fornite nel PGQA (relazione), con particolare riferimento alla sorgente traffico (dati di censimento sui pendolarismi per motivi di studio e lavoro; dati disponibili da censimenti sulla circolazione effettuati dall'ANAS o da Enti Locali; dati sul traffico o sulla sosta eventualmente ricavati da apposite indagini locali; ecc.) e alle fonti industriali (per le quali si può fare riferimento al catasto delle attività produttive della Provincia).
 - b. Elementi di progetto:
 - incrementi delle potenzialità edificatorie o comunque che possano comportare conseguenze non irrilevanti sull'entità o le forme della domanda di mobilità;
 - localizzazione degli insediamenti produttivi, dei centri commerciali o dei poli funzionali che possano risultare grandi attrattori di traffico;
 - determinazioni riguardo al trasporto pubblico, alla mobilità ciclabile e pedonale;
 - individuazione delle aree da proteggere dal traffico: aree pedonali urbane, altre aree di particolare rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di protezione dal traffico;
 - dotazioni ecologico-ambientali volte a ridurre i flussi di traffico circolante, a ridurre le emissioni e la dispersione di inquinanti in atmosfera, a minimizzare l'uso di fonti fossili;

- c. Elementi di valutazione:
- in sede di ValSAT, occorre condurre uno studio approfondito che dimostri che il bilancio complessivo dell'intervento non è in contrasto con gli obiettivi di miglioramento/mantenimento della qualità dell'aria.

Art. 6.3 (D) Valutazione della Sostenibilità Ambientale e Territoriale dei Piani

1. La Provincia e i Comuni, nel procedimento di elaborazione e approvazione dei propri piani e programmi, generali e di settore, valutano preventivamente le conseguenze delle azioni e delle politiche previste sugli obiettivi di qualità dell'aria.
2. L'entità del contributo al perseguimento degli obiettivi generali e specifici espressi dal Piano di Risanamento della Qualità dell'aria costituisce elemento di valutazione della sostenibilità ambientale e territoriale (ValSAT) di ciascuno strumento di pianificazione comunale e di settore, che assume a riferimento quanto considerato nella ValSAT del PGQA in materia risanamento della qualità dell'aria in merito a:
 - a. gli obiettivi di sostenibilità;
 - b. gli indicatori, valutando ulteriormente, ove necessario, quelli considerati nella ValSAT del PGQA in funzione della rappresentatività della realtà locale;
 - c. i target, per i quali le prestazioni assunte non potranno essere inferiori a quelle considerate nel PGQA.

Art. 6.4 (I) Requisiti degli insediamenti in materia di qualità dell'aria

1. Gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica garantiscono la coerenza con il PGQA per quanto riguarda gli interventi che possono avere effetti sulla qualità dell'aria del territorio provinciale.
2. Essendo l'inquinamento da traffico la maggiore sorgente inquinante su territorio provinciale, i piani comunali e i piani di settore perseguono l'obiettivo di ridurre il numero di Km percorsi con veicoli a motore a combustibili fossili e di contenere il contributo del settore del trasporto all'emissione di gas inquinanti, in coerenza con quanto previsto dal PTCP (art. 12.7).
3. Per contribuire alla riduzione delle emissioni inquinanti da riscaldamento civile, in coerenza con il Piano Energetico Ambientale Provinciale e con il PTCP, la progettazione dei Piani Urbanistici Attuativi tenderà a recuperare in forma "passiva" frazioni sempre più significative dell'energia necessaria a garantire le migliori prestazioni per i diversi usi finali (riscaldamento, raffrescamento, illuminazione ecc.) privilegiando l'attenta integrazione tra sito ed involucro. A tale scopo, la progettazione urbanistica farà riferimento alle indicazioni di cui all'art. 13.7 del PTCP.
4. I Comuni promuovono attraverso i propri regolamenti urbanistici ed edilizi i seguenti indirizzi per la progettazione sostenibile degli insediamenti, anche con riferimento ai Requisiti Volontari degli edifici previsti dalla Delibera della Giunta Regionale n.593/1995 come modificata con Delibera della Giunta Regionale n.268/2000 (Allegato B allo schema di regolamento edilizio tipo della Regione Emilia-Romagna):
 - a. analisi del sito: ogni progetto di nuova costruzione o riqualificazione dovrà essere corredato da un'analisi del sito rivolta alla conoscenza dei dati relativi a:
 - "agenti fisici caratteristici del sito",
 - "fattori ambientali", con particolare riferimento alla qualità dell'aria
 - b. risparmio energetico: gli edifici sono concepiti e realizzati in modo da consentire una riduzione del consumo di combustibile per riscaldamento invernale, intervenendo sull'involucro edilizio, sul rendimento dell'impianto di riscaldamento e favorendo gli apporti energetici gratuiti. I Regolamenti Edilizi includono criteri relativi alle prestazioni energetiche dell'edificio, come indicato dal Regolamento edilizio tipo della Regione Emilia Romagna e richiamato all'art. 13.7 del PTCP.
5. La Provincia e i Comuni si attengono in linea di massima al principio di non approvare nuove previsioni urbanistiche che prevedano la realizzazione di nuovi insediamenti residenziali, sanitari o scolastici a distanze (calcolate su proiezione orizzontale) inferiori alle seguenti:
 - a. m 50 dal confine stradale delle strade extraurbane, esistenti o progettate, classificate come rete di base di interesse regionale, della viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale o interprovinciale e delle strade urbane classificate dai PGTU come strade di scorrimento;
 - b. m 150 dal confine stradale delle strade extraurbane, esistenti o progettate, classificate come rete autostradale e "grande rete" di interesse nazionale/regionale.
6. Come previsto all'art. 13.7 del PTCP, nella progettazione di opere connesse ad attività terziarie devono essere presi in considerazione i seguenti elementi:

- a. tipologia delle fonti energetiche utilizzate in relazione all'ottimizzazione delle modalità di reperimento delle stesse (impiego di sistemi funzionanti in cogenerazione elettricità-calore, fonti rinnovabili, ecc.);
- b. criteri di scelta in merito alle tecniche e tecnologie utilizzate, sia per quanto riguarda le infrastrutture edilizie che per quanto riguarda la fornitura impiantistica, con riferimento alla valutazione delle migliori tecnologie disponibili in modo da minimizzare, compatibilmente con altre restrizioni di carattere ambientale, l'uso e l'impatto delle fonti energetiche;
- c. criteri e modalità per la minimizzazione dei consumi energetici e delle emissioni di gas climalteranti;
- d. quantificazione dei consumi energetici previsti suddivisi per tipo di fonte utilizzata;
- e. quantificazione dei consumi energetici previsti per unità di superficie.

Art. 6.5 (D) Valutazione di impatto ambientale di progetti di infrastrutture

1. Per i progetti da sottoporsi a screening o valutazione di impatto ambientale ai sensi della LR 9/1999 e succ. modifiche (Allegati B.2 e B.3 - Progetti di infrastrutture), devono essere valutate preventivamente le conseguenze delle opere previste e di quelle ad esse connesse sugli obiettivi di qualità dell'aria definiti dal PGQA.
2. In particolare, negli agglomerati di Bologna e Imola in cui i livelli di uno più inquinanti eccedono il valore limite, saranno valutati gli effetti delle opere di cui sopra e di quelle ad esse complementari in termini comparati, prima e dopo la loro attuazione, al fine del perseguimento del miglioramento della situazione in essere o, quanto meno, del suo non peggioramento.
3. Per quanto riguarda le attività produttive soggette a valutazione di impatto ambientale, valgono le disposizioni contenute nel Titolo VII.

Art. 6.6 (P) Provvedimenti sugli impianti termici esistenti

1. I Comuni di Bologna e Imola adottano tutte le misure di competenza necessarie a garantire lo scrupoloso rispetto delle norme sugli impianti termici al fine di ridurre i consumi e migliorare le emissioni.
2. Tutti i Comuni appartenenti alla zona di cui all'art. 2.2 promuovono l'informazione ai cittadini per quello che riguarda i controlli sui propri impianti termici e l'adozione di tecnologie per la climatizzazione domestica e per l'illuminazione ad alta efficienza energetica.
3. La Provincia e i Comuni, come previsto nell'accordo di programma sulla qualità dell'aria 2005-2006, si impegnano a completare la trasformazione degli impianti termici della Pubblica Amministrazione da gasolio a metano, gpl o allacciarli a reti di teleriscaldamento.
4. Alla luce delle modifiche introdotte dal Dlgs 192/2005 in merito alle procedure di controllo degli impianti termici, il Comune di Bologna e la Provincia promuovono tavoli tecnici con le parti interessate per rivedere e rinnovare i protocolli di intesa volti alla semplificazione ed alla trasparenza delle procedure di controllo degli impianti, allo scopo di contenere i consumi energetici e le emissioni inquinanti in atmosfera.
5. Il Comune di Bologna e la Provincia, per tutti i comuni del suo territorio con numero di abitanti inferiore a 40.000, gestiscono un'attività di controllo del rendimento energetico su tutti gli impianti termici adibiti alla climatizzazione degli ambienti ai sensi della Legge 10/91 e del DPR 412/2005 e s.m.i.). In particolare promuovono specifiche campagne di certificazione dei controlli da parte dei cittadini (mediante ricezione dell'apposito rapporto di controllo tecnico) per verificare la corretta gestione degli impianti termici; inoltre effettuano. Durante tutto l'anno, ad esclusione di agosto, la stagione di esercizio degli controlli operativi sugli impianti avvalendosi di personale tecnico specializzato di AUSL.
6. La vigilanza sugli impianti prevede inoltre un'attività di raccolta e organizzazione delle informazioni necessaria sia per la programmazione dei controlli, sia per monitorare l'evoluzione del parco installato in Provincia. Tali dati potranno essere utilizzati anche per l'aggiornamento dell'inventario delle emissioni.

Art. 6.7 (P) Provvedimenti sugli impianti termici di nuova installazione

1. La Provincia promuove la sottoscrizione di accordi di programma che coinvolgano i soggetti che commercializzano il gas, gli installatori di caldaie a gas, gli istituti di credito e le amministrazioni pubbliche comunali al fine di agevolare la sostituzione delle caldaie a gasolio e olio combustibile, anche mediante l'utilizzo di eventuali contributi pubblici disponibili.
2. Nell'approvazione degli strumenti urbanistici attuativi, i Comuni favoriscono lo sviluppo di sistemi di cogenerazione di quartiere o di isolato oppure impianti di microcogenerazione in grado di soddisfare il fabbisogno di un singolo edificio o di qualche centinaio di utenti.

3. In sede di rilascio dei titoli abilitativi, i Comuni promuovono l'adeguamento degli impianti termici per il miglioramento delle condizioni di sicurezza e compatibilità ambientale ed il contenimento dei consumi energetici negli edifici, secondo quanto previsto dalla DGR n. 387/2002 e dalla la DGR n. 387/2002.

TITOLO VII – AZIONI RIGUARDO AL SISTEMA PRODUTTIVO, LE AZIENDE DI SERVIZI E IL TRASPORTO DELLE MERCI

Art. 7.1 (P) Obiettivi del Piano di Risanamento relativamente al sistema produttivo

1. Sulla base della zonizzazione di cui all'art 2.2 le aree degli agglomerati di Bologna ed Imola dovranno essere oggetto di una progressiva e costante riduzione dei flussi globali autorizzati di emissioni in atmosfera generate da attività produttive per gli inquinanti critici materiale particolato e ossidi di azoto. La Provincia di Bologna, quale autorità competente al rilascio dell'autorizzazione alle emissioni in atmosfera interviene prioritariamente sugli insediamenti produttivi nuovi o trasferiti e sulle modifiche ed ampliamenti degli impianti produttivi esistenti; inoltre promuove il necessario rinnovo tecnologico degli insediamenti produttivi esistenti.
2. Sulla base della zonizzazione di cui all'art 2.2 comma 2 poiché l'intero territorio provinciale è critico rispetto al PM10, le azioni del presente Titolo VII che riguardano il solo inquinante materiale particolato sono applicate all'intero territorio provinciale.
3. Al fine di perseguire quanto più possibile il principio di equità e di uniformità delle azioni su tutto il territorio regionale, la Provincia, sulla base dell'Accordo di Pianificazione sottoscritto con la Regione Emilia Romagna, ed unitamente alla Regione stessa, si impegna a promuovere l'istituzione di un tavolo tecnico che elabori criteri e limiti di emissione più restrittivi per gli inquinanti caratterizzati dal superamento dei valori limite di qualità dell'aria. Le proposte elaborate dal tavolo tecnico, prima di una loro approvazione ed applicazione, saranno oggetto di concertazione con le Associazioni di categoria.
4. Al termine del processo di concertazione del tavolo tecnico per l'elaborazione di criteri e limiti di emissione più restrittivi, la Regione Emilia Romagna potrà emanare norme più restrittive per il rilascio delle autorizzazioni alle emissioni in atmosfera.

Art. 7.2 (P) Programma di misure per il raggiungimento degli obiettivi nelle aree degli agglomerati di Bologna ed Imola

1. Nelle more dei nuovi criteri di autorizzazione alle emissioni in atmosfera elaborati dal tavolo tecnico di cui all'art. 7.1 comma 3, la Provincia dovrà comunque adottare, in sede di autorizzazione alle emissioni in atmosfera, misure e prescrizioni atte a perseguire la progressiva riduzione dei flussi inquinanti di materiale particolato ed ossidi di azoto come previsto all'art 7.1 comma 1.
2. Per gli insediamenti produttivi nuovi o trasferiti che generano inquinamento atmosferico ovvero per gli insediamenti produttivi esistenti soggetti a modifiche impiantistiche che determinano un aumento del flusso inquinante già autorizzato, convogliato e/o diffuso, il proponente dovrà in sede di richiesta di autorizzazione alle emissioni in atmosfera dimostrare la conformità ai seguenti requisiti:
 - l'utilizzo della migliore tecnologia disponibile atta al contenimento delle emissioni in atmosfera di materiale particolato e ossidi di azoto, anche con riferimento alle BREF comunitarie.
 - nei cicli di combustione che utilizzano fonti energetiche non rinnovabili dovrà essere utilizzato prioritariamente metano o altri combustibili a basso impatto ambientale. Vengono consentiti impianti di produzione di energia tramite l'utilizzo di biomasse purché vengano rispettati i requisiti fissati al successivo Titolo X.
 - ogni impianto termico inserito nel ciclo produttivo avente potenzialità superiore a 3 MW dovrà essere obbligatoriamente dotato di bruciatori a bassa emissione di ossidi di azoto ovvero di idoneo impianto di abbattimento DeNOx.
 - per gli impianti produttivi che generano rilevanti flussi di sostanze inquinanti ovvero se il contesto territoriale giustifica una particolare attenzione al monitoraggio delle emissioni, dovrà essere prevista l'installazione di sistemi di controllo in continuo dei principali punti di emissione, con particolare riferimento ad ossidi di azoto ed al materiale particolato. Il sistema di monitoraggio e controllo in continuo delle emissioni potrà essere esteso anche ad altri inquinanti rilevanti nello specifico ciclo produttivo o a parametri di controllo del funzionamento dell'impianto. In particolare per gli ossidi di azoto dovrà essere previsto il monitoraggio in continuo per tutti gli impianti di combustione per produzione di energia, elettrica e/o termica (compresi forni di cottura) con potenzialità termica superiore o uguale a 50 MW
3. Nelle more di nuovi criteri di autorizzazione nazionali e/o regionali o di precise indicazioni da parte del tavolo tecnico di cui all'art 7.1 comma 3, la Provincia promuove e ricerca accordi per il contenimento delle emissioni da specifici insediamenti produttivi esistenti. Ove il contesto territoriale e le condizioni

locali dell'ambiente richiedano una riduzione degli apporti inquinanti degli insediamenti ivi presenti, verrà richiesto il rinnovo tecnologico dei cicli di produzione nonché l'adozione di materie prime a minore impatto ambientale ovvero l'adeguamento degli impianti alle migliori tecnologie disponibili per l'abbattimento degli inquinanti emessi, accordando tempi e modalità di realizzazione compatibili con l'investimento necessario, ma anche con le esigenze ambientali e di tutela della salute pubblica.

Art. 7.3 (P) Programma di misure per la riduzione delle emissioni di materiale particolare

1. Fermo restando quanto stabilito al precedente art 7.2, su tutto il territorio provinciale per gli insediamenti produttivi nuovi o trasferiti che generano emissioni di materiale particolare ovvero per gli insediamenti produttivi esistenti soggetti a modifiche impiantistiche che determinano un aumento del flusso inquinante già autorizzato, convogliato e/o diffuso, di materiale particolare, potrà essere richiesta in sede di rilascio dell'autorizzazione:
 - a. la caratterizzazione chimica e granulometria del particolato generato: potranno essere stabiliti limiti massimi di concentrazione per le frazioni fini di particolato (PM10 e PM2,5).
 - b. l'utilizzo di impianti di abbattimento idonei al materiale particolare in tutte le fasi di produzione che generano tale inquinante; gli impianti di abbattimento dovranno rispondere ai requisiti di migliore tecnica disponibile sia in relazione alla granulometria del materiale particolare generato sia alle caratteristiche chimiche e di pericolosità delle polveri stesse.
 - c. l'adozione di ogni accorgimento, anche gestionale, dell'impianto, atto a limitare le emissioni di polveri diffuse in ambiente esterno in ogni fase lavorativa potenzialmente inquinante con particolare attenzione alle fasi di movimentazione, trasporto e stoccaggio. In tal senso dovrà essere evitato lo stoccaggio, anche solo temporaneo, di materiale granulare e pulverolento all'aperto ovvero dovrà essere opportunamente coperto e confinato al fine di limitarne ogni diffusione a seguito di condizioni meteorologiche e dell'ambiente circostante sfavorevoli. Dovrà essere perseguito il confinamento di ogni fase lavorativa che può generare emissioni di particolato, la conseguente aspirazione ed il convogliamento ad idonei impianti di abbattimento.
 - d. il trasporto di materiali pulverolenti dovrà essere effettuato con dispositivi chiusi su tutto il territorio provinciale.
2. Le azioni elencate al precedente c.1 potranno essere adottate per insediamenti produttivi esistenti anche se non soggetti a modifica sostanziale di impianto qualora il ciclo produttivo generi rilevanti flussi di materiale particolare in atmosfera ovvero il contesto territoriale in cui l'impianto è inserito necessiti una riduzione dei flussi di inquinante emesso: dovrà adottare ogni accorgimento possibile tecnico e/o gestionale finalizzato alla captazione e al conseguente abbattimento del materiale particolare, secondo quanto la migliore tecnologia disponibile consenta.

Art. 7.4 (P) Insediamenti produttivi soggetti ad autorizzazione integrata ambientale ai sensi del DLgs n. 59/05 o a valutazione di impatto ambientale

1. Fermo restando i valori limiti di emissione fissati dalla normativa nazionale e regionale, su tutto il territorio provinciale, per gli insediamenti produttivi che rientrano nell'ambito di applicazione del D.Lgs n. 59/05 o soggetti a valutazione di impatto ambientale, potranno essere autorizzati limiti massimi di concentrazione delle sostanze inquinanti più restrittivi valutati di caso in caso sulla base delle tecnologie adottate o da adottare, del contesto territoriale e delle condizioni locali dell'ambiente.
2. Ai sensi di quanto previsto dall'art 8 del D.Lgs n° 59/05, nel caso in cui le valutazioni tecniche effettuate in sede di rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale e/o specifici monitoraggi della qualità dell'aria dell'area interessata dimostrino la necessità dell'applicazione di misure più rigorose per la tutela della salute di quelle ottenibili con le migliori tecniche disponibili, l'autorità competente anziché negare il rilascio dell'autorizzazione può prescrivere soluzioni tecniche supplementari che non soddisfino al requisito di disponibilità di cui all'art 2, comma 1, lettera o) numero 2) del D.Lgs 59/05.

Art. 7.5 (P) Le aree produttive ecologicamente attrezzate

1. Per le aree produttive ecologicamente attrezzate così come definite e individuate dal PTCP (art. 9.3), è prevista l'adozione di particolari accorgimenti infrastrutturali e gestionali in un sistema unitario e di qualità, al fine di garantire elevate prestazioni ambientali relativamente a settore "prevenzione e riduzione dell'inquinamento dell'aria".
2. A tale scopo, sono individuati i seguenti obiettivi relativi alle prestazioni in materia di inquinamento atmosferico e risparmio energetico di un'area produttiva ecologicamente attrezzata:
 - a. ridurre e monitorare le emissioni in atmosfera, attraverso:

- il rispetto di criteri più restrittivi dei valori massimi ammessi di inquinanti in emissione da valutarsi in base alle caratteristiche di qualità dell'aria dell'area oggetto di trasformazione e da riferire alle migliori tecnologie disponibili.
 - l'adozione di soluzioni impiantistiche centralizzate (collegamento a reti di teleriscaldamento o centrali comprensoriali), alimentati con combustibili a basso fattore di emissione e possibilmente integrate con sistemi che sfruttano fonti di energia rinnovabile
 - l'adozione di accorgimenti per limitare le emissioni da parte del traffico indotto dal nuovo insediamento, favorendo la connessione con le reti e i sistemi di trasporto collettivo, massimizzando l'estensione di zone pedonali e ciclabili, ecc, anche attraverso l'istituzione di un mobility manager di APEA.
 - l'adozione, in presenza di inevitabili e pericolose fonti di inquinanti (stabilimenti con alti carichi di emissioni in atmosfera), di una rete di monitoraggio per la qualità dell'aria interna all'area, i cui oneri di manutenzione siano a carico del gestore dell'attività.
 - l'adozione di soluzioni a livello progettuale / costruttivo e di esercizio e manutenzione del sistema edificio-impianto, attraverso le quali ottenere un miglioramento dell'efficienza energetica del sistema e quindi ridurre i consumi di combustibile.
 - il perseguimento della massima riduzione delle emissioni di inquinanti in atmosfera da parte degli impianti termici (riscaldamento e refrigerazione), adottando tutti gli accorgimenti mirati alla riduzione dei fabbisogni e quindi dei consumi di combustibile, e attraverso l'utilizzo di combustibili con bassi fattori di emissione (metano); di bruciatori a bassa emissione di NOx e fluidi refrigeranti compatibili con l'ambiente.
- b. garantire condizioni di qualità dell'aria esterna riducendo al minimo il numero degli esposti localizzando gli spazi esterni in funzione dei flussi d'aria e lontano dai "canali" di scorrimento degli inquinanti (strade principali orientate parallelamente alle correnti d'aria dominanti) o da eventuali fonti inquinanti inevitabilmente presenti nell'area, attraverso:
- l'introduzione di elementi naturali/artificiali con funzione di barriera ai flussi d'aria trasportanti sostanze inquinanti.
 - quantificare la dotazione di verde arboreo e arbustivo in funzione della emissione di CO2 inevitabilmente prodotte nell'area (emissione calcolate anche solo in via previsionale).
- c. differenziare / ridurre l'utilizzo delle fonti non rinnovabili per l'approvvigionamento energetico.

Art. 7.6 (P) Rinnovo del parco veicolare aziendale

1. La Provincia promuove l'acquisizione da parte delle Aziende di gestione dei servizi di nuovi mezzi esclusivamente eco-compatibili (metano, gpl, elettrici, ibridi..) affinché, entro il 31/12/2010, almeno il 50% di quelli in esercizio risultino tali, fino al completamento del rinnovo dell'intero parco automezzi entro il 31/12/2015.

TITOLO VIII - AZIONI PER L'INFORMAZIONE E LA FORMAZIONE

Art. 8.1 (P) Obiettivi del Piano di Risanamento riguardo l'informazione e la formazione

1. La Provincia ed i Comuni perseguono il miglioramento della protezione dell'ambiente atmosferico attraverso un maggiore coinvolgimento e una più forte sensibilizzazione dei cittadini nei confronti dei problemi inerenti all'ambiente atmosferico e attraverso la formazione dei tecnici degli enti pubblici e privati che dovranno dare risposta alla crescente esigenza di qualità della vita dei cittadini.
2. A tale scopo, le autorità e la popolazione interessate sono informate degli obiettivi e dei contenuti del Piano di Risanamento atmosferico e degli esiti del monitoraggio degli effetti di Piano (Valsat in itinere), nonché delle misure correttive che eventualmente si ritenessero opportune.

Art. 8.2 (P) Informazione

1. Ai sensi dell'art. 11 del D.Lgs. 351/1999, la Provincia garantisce che informazioni aggiornate sulla qualità dell'aria ambiente relativamente agli inquinanti normati siano messe a disposizione del pubblico, nonché degli organismi interessati.
2. A tale scopo, la Provincia aggiorna il sito web dedicato alla qualità dell'aria, che contiene, oltre ai documenti di pianificazione prodotti dalla Provincia, le informazioni relative alla qualità dell'aria ambiente, ai provvedimenti e alle misure adottati e, in collaborazione con il Comune di Bologna e ARPA, pubblica annualmente un Rapporto sulla Qualità dell'Aria che illustri gli andamenti dei diversi inquinanti nel mese precedente sulla base delle rilevazioni delle centraline, dei campionatori passivi, delle campagne del mezzo mobile.
3. Inoltre la Provincia si impegna a divulgare, tramite pubblicazione su web e distribuzione nelle scuole e negli uffici pubblici, una newsletter periodica che illustri gli andamenti dei diversi inquinanti nei tre mesi precedenti.
4. La Provincia e i Comuni promuovono iniziative di sensibilizzazione dell'opinione pubblica tramite l'attivazione di campagne informative rivolte a tutti i cittadini, alle utenze del settore terziario e alla popolazione scolastica, al fine di favorire l'informazione all'utenza relativamente a:
 - utilizzo di mezzi di trasporto pubblico e benefici di ordine ambientale ed economico ottenibili con comportamenti più consapevoli in grado di ridurre la domanda di mobilità privata.
 - risparmio energetico e all'uso delle fonti rinnovabili e benefici di ordine ambientale ed economico ottenibili con comportamenti meno dissipativi di energia
5. Al fine di contrastare il trend di aumento del parco dei veicoli alimentati a gasolio, la Provincia promuove iniziative di informazione al fine di portare a privilegiare l'uso e l'acquisto di veicoli a motore eco-compatibili (metano, gpl, elettrici, ibridi..).

Art. 8.3 (P) Formazione

1. La Provincia ed i Comuni, anche in collaborazione con la Regione Emilia-Romagna, ARPA, l'Università e gli enti di ricerca, promuovono l'attivazione di iniziative relative alla formazione e all'aggiornamento di insegnanti, educatori, amministratori e tecnici degli enti pubblici e privati.
2. La Provincia ed i Comuni promuovono l'informazione e l'assistenza per l'accesso ai finanziamenti UE per il miglioramento delle emissioni atmosferiche delle attività produttive e per l'accesso delle imprese al sistema comunitario di ecogestione e audit ambientale ("EMAS", ISO 14000).

PARTE III – LE POLITICHE PER IL MANTENIMENTO

TITOLO IX – FINALITA', AMBITO DI APPLICAZIONE E OBIETTIVI DEL PIANO DI MANTENIMENTO

Art. 9.1 Finalità

1. Il presente Piano di Mantenimento vale, ai sensi dell'art 9 del D. Lsg. 351/99, sulla base della LR. 3/1999 dell'Emilia Romagna, artt. 121 e 122, nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli degli inquinanti sono inferiori ai valori limite e tali da non comportare il rischio di superamento degli stessi, al fine di conservare i livelli degli inquinanti al di sotto dei valori limite e di preservare la migliore qualità dell'aria ambiente compatibile con lo sviluppo sostenibile.

Art. 9.2 (P) Zone di applicazione

1. La zonizzazione provinciale della qualità dell'aria recepita nel quadro conoscitivo del PTCP (RELAZIONE), individua le zone in cui i livelli degli inquinanti sono inferiori ai valori limite e tali da non comportare il rischio di superamento degli stessi, sulle quali agisce il Piano di Mantenimento.
2. Il Piano di Mantenimento per il CO, Pb, e SO₂ agisce su un'unica zona coincidente con l'intero territorio provinciale, in quanto tutti i valori si collocano al di sotto della soglia di valutazione inferiore.
3. Il Piano di Mantenimento per gli ossidi di azoto si applica su tutto il territorio provinciale, ad esclusione degli agglomerati di Bologna e Imola.
4. Il Piano di Mantenimento per il benzene si applica su tutto il territorio provinciale, ad esclusione dei centri storici così come definiti all'art.2.2 comma 4.

Art. 9.3 (P) Obiettivi per il mantenimento

1. Ai sensi del DM 60/2002, devono essere conservati i livelli degli inquinanti al di sotto dei valori limite:
 - a. NO₂: media annuale di 40 µg/m³ da raggiungere entro il 31 dicembre 2010; media oraria di 200 µg/m³ da non superare più di 18 volte l'anno, da raggiungere entro il 31 dicembre 2010;
 - b. NO_x: media annuale di 30 µg/m³ da raggiungere entro il 31 dicembre 2010
 - c. Benzene: media annuale di 5 µg/m³ da raggiungere entro il 31 dicembre 2010
 - d. CO: media annuale di 10 mg/m³;
 - e. Pb: media annuale di 0,5 µg/m³;
 - f. SO₂: media oraria di 350 µg/m³ da non superare più di 24 volte l'anno; media giornaliera di 125 µg/m³ da non superare più di 3 volte l'anno.

TITOLO X - AZIONI RIGUARDO AL SISTEMA PRODUTTIVO

Art. 10.1 (P) Limitazione del consumo di solventi e di preparati contenenti solventi

1. Ai sensi della direttiva 2002/3/CE e del suo successivo recepimento con D.lgs. 183/2004, considerato che i composti organici volatili (COV), diversi dal metano, possono produrre inquinanti fotochimici reagendo con gli ossidi di azoto in presenza di luce solare, così da costituire inquinanti precursori dell'ozono, su tutto il territorio provinciale dovrà essere raggiunto il contenimento delle emissioni di COV per quanto tecnicamente possibile. A tal fine dovrà essere perseguito:
 - l'utilizzo di materie prime a minore o nullo contenuto di solventi
 - la graduale sostituzione di preparati e solventi classificati cancerogeni, teratogeni, mutageni, solventi alogenati a tossicità particolarmente elevata per la salute e per l'ambiente
 - il recupero di solventi utilizzati nei cicli produttivi, alternativo al loro smaltimento come rifiuti
 - l'utilizzo di apparecchiature di sgrassaggio e di pulizia mediante solventi a ciclo chiuso e dotati di dispositivi di recupero e condensazione dei vapori prodotti prima dello scarico in atmosfera
 - ove necessario ed in assenza di migliori tecniche disponibili atte al contenimento della formazione di COV in atmosfera, dovrà essere prevista l'adozione di idonei dispositivi per l'abbattimento dei COV.

Art. 10.2 (I) Contenimento dei consumi energetici

1. Ai fini del contenimento dei consumi di energia primaria, si persegue:
 - a. il ricorso a sistemi a fonti rinnovabili, attraverso l'installazione di impianti a collettori solari, di impianti fotovoltaici e di impianti geotermici.
 - b. La riduzione dei consumi di energia nei processi produttivi, attraverso l'ottimizzazione del rendimento delle macchine nei processi produttivi, l'utilizzo di motori ad alta efficienza e il recupero di calore
 - c. La riduzione dei consumi di energia per riscaldamento e raffrescamento
 - d. la produzione combinata di energia elettrica e termica purchè sia verificata in fase di autorizzazione che l'impatto sulla qualità dell'aria sia migliorativo rispetto ai sistemi convenzionali di produzione di energia termica. Nel caso l'energia termica prodotta dal gruppo di cogenerazione venga utilizzata in una rete di teleriscaldamento ad uso civile, in fase progettuale dovrà essere valutato anche l'utilizzo del surplus di calore nel periodo estivo.
2. Vengono consentiti impianti di produzione di energia tramite l'utilizzo di biomasse purchè:
 - l'approvvigionamento della biomassa avvenga in un'area di territorio che non disti oltre 50 km dall'impianto stesso
 - vengano garantiti valori di emissione compatibili con i valori di qualità dell'aria dell'area in cui l'impianto andrà a collocarsi

Art. 10.3 (I) Piattaforme logistiche

1. Al fine di contenere l'impatto sulla qualità dell'aria derivante della movimentazione delle merci, la Provincia promuove la realizzazione di infrastrutture, esterne ai centri urbani, per l'ottimizzazione dell'organizzazione dei flussi delle merci e delle attività legate al trasporto ed alla logistica, anche attraverso l'attivazione di progetti sperimentali.
2. In particolare, per le aree produttive di rilievo sovracomunale, dovrà essere promossa la stipula di accordi tra le aziende insediate per la razionalizzazione della movimentazione delle merci.

Art. 10.4 (I) Regolamentazione degli orari di consegna delle merci

1. Al fine di contenere l'impatto sulla qualità dell'aria derivante della distribuzione delle merci, ed al fine di limitare l'incremento della congestione e i rallentamenti causati dalla concomitanza degli spostamenti delle merci e delle persone, i Comuni individuano gli orari di consegna delle merci preferibilmente nella fascia oraria compresa tra le ore 20.00 e le ore 7.00.

PARTE IV – LA GESTIONE DELLE EMERGENZE – IL PIANO DI AZIONE

TITOLO XI – FINALITA', AMBITO DI APPLICAZIONE E OBIETTIVI DEL PIANO DI AZIONE

Art. 11.1 Finalità

1. Il presente Piano di Azione vale, ai sensi dell'art 7 del D. Lsg. 351/99, nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli di uno o più inquinanti comportano il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme.
2. A norma dell'art. 122 della LR3/99 l'autorità competente alla gestione di tali situazioni di rischio è la Provincia per gli inquinanti di livello provinciale.
3. Il Piano di azione contiene le misure da attuare nel breve periodo, affinché sia ridotto il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme. Si tratta dei primi provvedimenti da attuare per contenere le emissioni inquinanti, in particolare per ridurre o eliminare quegli episodi critici su cui le azioni a medio e lungo termine non riescono ad incidere tempestivamente.

Art. 11.2 (P) Zone di applicazione

1. Ai sensi di quanto enunciato nell'art. 11.1, il Piano di azione si applica all'intero territorio provinciale in quanto a rischio di superamento per l'inquinante PM10.
2. Negli agglomerati il Piano di azione concorre a contrastare i superamenti giornalieri del PM10 nelle more dell'attuazione degli interventi previsti dal Piano di risanamento.
3. Negli agglomerati il Piano di azione concorre a contrastare dei superamenti giornalieri e annuali del NO₂, nelle more dell'attuazione degli interventi previsti dal Piano di risanamento.
4. Nei centri storici il Piano di azione concorre a contrastare dei superamenti annuali del benzene, nelle more dell'attuazione degli interventi previsti dal Piano di risanamento.

Art. 11.3 (P) Obiettivi per il Piano di azione

1. Ai sensi del DM 60/2002, non devono essere superati i valori limite e le soglie di allarme degli inquinanti:
 - a. NO₂: media annuale di 40 µg/m³ da raggiungere entro il 31 dicembre 2010; media oraria di 200 µg/m³ da non superare più di 18 volte l'anno, da raggiungere entro il 31 dicembre 2010; soglia di allarme di 400 µg/m³ misurati su 3 ore consecutive
 - b. NO_x: media annuale di 30 µg/m³ da raggiungere entro il 31 dicembre 2010
 - c. Benzene: media annuale di 5 µg/m³ da raggiungere entro il 31 dicembre 2010
 - d. CO: media annuale di 10 mg/m³;
 - e. Pb: media annuale di 0,5 µg/m³;
 - f. SO₂: media oraria di 350 µg/m³ da non superare più di 24 volte l'anno; media giornaliera di 125 µg/m³ da non superare più di 3 volte l'anno; soglia di allarme di 500 µg/m³ misurati su 3 ore consecutive

Art. 11.4 (I) Contenuti del Piano di azione

1. La Provincia promuove e coordina, tra gli Enti Locali del proprio territorio, Accordi di Programma per la definizione di limitazioni alla circolazione in condizioni di inquinamento atmosferico critiche, con specifico riferimento all'inquinamento da particolato, che si esprime su area vasta intercomunale.
2. Perché tali Accordi possano risultare efficaci per la finalità suddetta, la Provincia opererà perché ne siano massimamente estesi la dimensione temporale e territoriale. Carattere decisivo per la loro efficacia risulta infatti essere la continuità temporale, ovvero la certezza – agli occhi dei cittadini – che tali Accordi possano rimanere stabili nel tempo, in un arco temporale di medio periodo (indicativamente: 5 anni)
3. Quanto alla dimensione territoriale, la Provincia ritiene indispensabile il coordinamento fra le diverse province della regione, nell'auspicio che esso possa continuare ad essere guidato dalla Regione Emilia-Romagna, e fra le diverse Regioni del bacino padano.
4. Tutte le simulazioni contenute nel Documento Preliminare del PGQA ed elaborate nel corso della Conferenza di Pianificazione evidenziano il rilevante contributo all'inquinamento atmosferico di livello provinciale, da particolato, dei veicoli alimentati a gasolio, laddove sprovvisti di efficaci dispositivi di filtro per il particolato, in quanto principali emettitori del particolato primario nonché anche degli ossidi di azoto che concorrono alla formazione del particolato secondario. Per quanto l'elaborazione di norme e provvedimenti ancora più efficaci al riguardo sia in capo ad Enti superiori (Unione Europea, Stato, Regione), la Provincia di Bologna promuove l'adozione di provvedimenti di limitazione selettiva della circolazione dei veicoli Diesel, nelle condizioni di cui al comma 1 di questo articolo, se sprovvisti di

dispositivi omologati che garantiscano in modo scientificamente provato un sufficiente grado di abbattimento delle frazioni fini del particolato compreso il PM2.5.

5. Condizione di base affinché gli obiettivi del piano di azione possano essere raggiunti è la condivisione da parte dei cittadini. La Provincia pertanto promuove adeguate iniziative di informazione a favore della cittadinanza, in collaborazione con le autorità scientifiche e tecnico- scientifiche del territorio (Università, ARPA, etc), attraverso il proprio sito dedicato (www.aria.provincia.bologna.it) e gli altri strumenti di comunicazione disponibili.

PARTE V – DISPOSIZIONI ATTUATIVE E TRANSITORIE

TITOLO XII

Art. 12.1 Disposizioni attuative e transitorie

1. Le prescrizioni contenute nel PGQA sono direttamente efficaci decorsi 60 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso sull'approvazione del PGQA, ai sensi dell'art. 27, commi 12 e 13, legge reg. n. 20 del 2000. Sono in ogni caso fatte salve le determinazioni, anche autorizzative, efficaci alla data di entrata in vigore del piano, le quali dovranno essere adeguate ai contenuti di piano entro 6 mesi dall'entrata in vigore del medesimo.
2. L'adeguamento al PGQA delle pertinenti pianificazioni, laddove necessario, avviene comunque entro 2 anni dalla data di pubblicazione del PGQA.
3. L'adeguamento di cui al comma che precede avviene da parte delle Autorità competenti previa intesa con la Provincia, la quale partecipa al procedimento di adozione delle varianti ovvero dei piani, a tal fine necessari, e promuove tale adeguamento anche convocando di propria iniziativa apposite conferenze di servizi e promuovendo accordi di programma, anche di natura decisoria.
4. In caso di mancato adeguamento la Provincia fa uso di poteri sostitutivi nei casi, nelle forme e nei modi previsti dalla legge, ovvero esercita il proprio potere di iniziativa in tal senso in sede regionale.

Art. 12.2 Misure di salvaguardia

1. Dalla data di adozione del PGQA vale quanto previsto dall'art. 16.2 del PTCP, con riferimento alle misure di salvaguardia; in particolare, con esclusivo riferimento alle prescrizioni di cui al predetto art. 16.2 PTCP, gli enti locali sospendono ovvero interrompono ogni determinazione, anche pianificatoria ovvero attuativa, che sia in contrasto con i contenuti del PGQA, nel rispetto dei termini di cui all'art. 12, comma 2, legge reg. n. 20 del 2000.
2. Non si applica nell'ambito del PGQA quanto previsto dall'art. 16.2 comma 3, PTCP.
3. Sono fatti salvi i procedimenti nei quali sia già intervenuta la fase di adozione di piano.

