

Commissione III

Territorio, Ambiente, Mobilità

**7675 - Proposta d'iniziativa Giunta recante:
"Decisione sulle osservazioni pervenute e
approvazione del Piano Aria Integrato Regionale
(PAIR 2030)".
(Delibera di Giunta n. 2005 del 20 11 23)**

Osservazioni

Confcommercio Imprese per l'Italia E.R. e Confesercenti E.R. seguono con **grande attenzione lo sviluppo delle policy legate alle tematiche ambientali**, ed in particolare alla qualità dell'aria, nella convinzione che dette policy riguardino l'intera collettività e che le imprese del terziario di mercato possano svolgere un ruolo determinante, contribuendo al cambiamento attraverso scelte consapevoli e proattive, favorendo il lavoro congiunto degli operatori, lo scambio di best practice e scoraggiando i comportamenti illeciti.

Occorre, però, affrontare queste tematiche partendo dal presupposto che quando si interviene con misure che impattano su aspetti legati al mondo dell'impresa e del lavoro è necessario privilegiare un **approccio pragmatico e graduale** favorendo un confronto costruttivo e continuo che tenga conto della **situazione contingente**.

Situazione contingente caratterizzata, negli ultimi anni, dagli effetti disastrosi generati dall'emergenza sanitaria legata alla diffusione del virus Covid-19, dal conflitto russo ucraino con le ripercussioni sul costo del gas e dell'energia, dai drammatici eventi climatici come da ultimo l'alluvione di maggio scorso. Effetti che – preme ricordare - hanno colpito i nostri territori, le nostre imprese ed i nostri lavoratori generando, tra le altre, danni economici rilevanti che devono essere arginati attraverso l'adozione di politiche incentivanti che la Regione – per quanto di competenza – sta mettendo in campo.

Necessaria, dunque **l'adozione di policy che contemperino le diverse esigenze preservando tutte le dimensioni di sostenibilità - ambientale, economica e sociale -** favorendo la **convergenza** tra le istanze del mondo imprenditoriale e le politiche perseguite dalle Istituzioni nell'ottica di una rinnovata coesione nei rapporti tra parti sociali e decisore pubblico.

Ciò premesso, pur condividendo le giuste finalità che il Piano Aria Integrato Regionale 2030 persegue, prima fra tutti la tutela della salute dei cittadini, siamo a rappresentare forti perplessità in merito ad alcune delle azioni in **Ambito urbano e aree di pianura nonché in Ambito trasporti e mobilità** proposte dalla Regione.

Partendo dalla considerazione che, come richiamato nella Relazione Generale al PAIR 2030, gli esiti dello studio PREPAIR sugli effetti del lockdown nel 2020, hanno evidenziato come, nonostante le forti riduzioni del traffico veicolare e di conseguenza delle emissioni di NOx, la riduzione delle concentrazioni osservate di PM10 è risultata essere inferiore a quanto atteso, verosimilmente a causa dell'aumento dell'utilizzo del

riscaldamento domestico e dell'invarianza nelle emissioni di ammoniaca rispetto agli anni precedenti si evidenzia quanto segue:

Si ritiene opportuno procedere alla soppressione della prescrizione, di cui all'art 17 della NTA (Norme Tecniche di Attuazione-PAIR 2030) che prevede, al comma 1, che **i Comuni intervengano con misure aggiuntive a livello locale nel momento in cui vengano raggiunti 25 superamenti del valore limite giornaliero di PM 10** in una delle stazioni di monitoraggio collocate sul proprio territorio e ci sia rischio di superare i 35 superamenti entro la fine dell'anno. In subordine si ritiene che **la scelta di eventuali ulteriori misure aggiuntive – appannaggio del Comune - debba convergere sui comparti che effettivamente generano, a livello locale, più inquinamento di altri tenendo dunque conto delle caratteristiche/specificità del proprio territorio ed utilizzando, quindi un criterio selettivo**. Questo anche in ragione del fatto che dette misure sono aggiuntive rispetto a quelle strutturali ed emergenziali che, preme rilevare, incidono in larga parte sulla circolazione dei veicoli. Non si condivide, pertanto, la modifica intervenuta con cui la Regione ha definito un elenco (cfr capitolo 11.1.3.7 della Relazione generale) seppur esemplificativo e non esaustivo delle possibili misure locali che i Comuni potranno adottare. Elenco che individua prevalentemente azioni che incidono sulla circolazione dei veicoli e quindi sulla mobilità di cittadini, lavoratori ed imprese già oggetto delle stringenti misure strutturali ed emergenziali previste nel Documento di Piano.

Il potenziamento delle misure strutturali di limitazione alla circolazione dei veicoli più inquinanti nei centri abitati che prevede, tra le altre, con decorrenza 1.10.2025 l'estensione ai Comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti, Comuni dell'agglomerato e Comuni volontari, del blocco dei veicoli diesel euro 5 nonché a decorrere dall'entrata in vigore del PAIR 2030 l'estensione, durante le domeniche ecologiche, del blocco dei veicoli diesel euro 5 (cfr art. 12 NTA) deve essere affiancato da un **percorso incentivante di promozione del rinnovo del parco veicolare privato e commerciale**. Strategico sarà, dunque, lo stanziamento anche di risorse regionale ad hoc che si affianchino a quelle nazionali nell'ottica di sostenere ed incentivare le nostre imprese; questo anche in ragione del fatto che il percorso di potenziamento delle misure strutturali alla circolazione dei veicoli, identificato dal PAIR 2030, interesserà progressivamente categorie euro benzina, benzina/GPL e benzina/metano superiori rischiando pertanto di pregiudicare l'accesso ai centri abitati per molti operatori che non hanno la capacità finanziaria di sostituire i loro automezzi. Sul punto si evidenzia anche l'opportunità di stanziare risorse, nei Bandi di prossima emanazione, che favoriscano la

sostituzione di specifici beni strumentali alle imprese ormai obsoleti con soluzioni più efficienti ed a basso impatto emissivo.

Tra i soggetti esclusi dalle richiamate limitazioni alla circolazione dei veicoli (strutturali ed emergenziali) è opportuno far rientrare altre categorie tra cui si segnalano a titolo esemplificativo e non esaustivo veicoli appartenenti ad istituti di vigilanza/veicoli adibiti al trasporto di stampa periodica/veicoli di autoscuole munite di logo identificativo durante lo svolgimento delle esercitazioni guida (già presenti nel PAIR 2020)/agenti di commercio nelle giornate feriali e la fascia di età degli over 65/over 70 caratterizzata dall'uso delle autovetture estremamente limitato.

Necessario aprire una riflessione sugli **obiettivi di share modale per i veicoli privati** indicati, tra le altre, nel PAIR 2030 (cfr art. 13 NTA), che dovranno essere recepiti dai Comuni attraverso i PUMS, i PUT o i pertinenti studi di pianificazione comunale. Detti obiettivi appaiono di difficile realizzazione soprattutto se si considera come l'auto continua a essere il principale mezzo di trasporto di riferimento dei cittadini (cfr "Indagine PAIR 2030 La qualità dell'aria in Emilia Romagna – L'opinione dei cittadini"). Si evidenzia in particolare l'ipotesi di riduzione, tra le altre, del 40% dei veicoli privati nei Comuni capoluogo e del 50% per i Comuni con più di 30.000 abitanti ed a conferma della difficoltà di conseguire detti obiettivi si rileva come il PUMS di Parma non ha rispettato gli obiettivi prefissati per cui il calo di utilizzo delle autovetture private, tra il 2015 ed il 2022, non è andato oltre il 55% (con un calo rispetto alla partenza del 2%). Si chiede, pertanto, **una rimodulazione dei soprarichiamati obiettivi di share modale per i veicoli privati da parametrare non solo rispetto alla diversa offerta a livello di trasporto pubblico locale ma rispetto all'effettiva diffusione, disponibilità e fruibilità di soluzioni alternative valide** quali, a titolo esemplificativo, servizi di trasporto che siano rapidi ed efficienti, una migliore mobilità ciclistica con conseguente dotazione di infrastrutture a servizio della bicicletta che possano, come indicato dalla richiamata "Indagine PAIR 2030 La qualità dell'aria in Emilia Romagna – L'opinione dei cittadini", contribuire al cambiamento delle abitudini dei cittadini.

Le transizioni, siano esse economiche, lavorative, ambientali devono essere ampiamente valutate, concertate e necessitano di tempi adeguati per garantire una efficace riconversione che diversamente rischia di generare effetti negativi. Progetti come la recente sperimentazione di Bologna 30 comportano inevitabilmente un rallentamento dei flussi di traffico e della circolazione, senza peraltro generare impatti positivi in termini di qualità dell'aria, e impongono una necessaria revisione del piano regolatore degli orari della città.

Opportuno dunque che gli Enti locali, nella declinazione delle azioni per il conseguimento dei richiamati obiettivi di share modale per i veicoli privati, coinvolgano preventivamente le **Associazioni di categoria** costituite a livello territoriale che potranno offrire un contributo utile a declinare provvedimenti in tema ad esempio di accessibilità/mobilità (estensione aree pedonali, zone a traffico limitato, zone 30 Km/h). Questo per evitare scelte che contribuiscano, tra le altre, ad aggravare un processo già in atto da anni di desertificazione commerciale, acuito dall'emergenza pandemica e dalla crisi energetica generata dal conflitto russo ucraino, con conseguenti rischi in termini di meno servizi, vivibilità e sicurezza nei centri urbani (sul punto si rinvia all'analisi dell'Ufficio Studi di Confcommercio Imprese per l'Italia sulla demografia d'impresa nei centri urbani - febbraio 2023 - da cui emerge come tra il 2012 e il 2022 sono sparite nel nostro Paese, complessivamente, oltre 99 mila attività di commercio al dettaglio e 16 mila imprese di commercio ambulante).

Il **servizio Move-In** non risulta essere sempre una valida alternativa all'utilizzo dei veicoli oggetto di limitazione; questo anche in ragione del fatto che il conteggio dei chilometri percorsi dal veicolo aderente al servizio avviene 24 ore su 24 ed in tutti i giorni dell'anno. Nell'ottica di incentivare la diffusione ed adesione al progetto si propone dunque che i conteggi chilometrici avvengano solo nei periodi in cui sono presenti i divieti altrimenti, con i valori di soglia chilometrica dati, si raggiunge molto velocemente il limite consentito. Si evidenzia, inoltre, come il fatto che al raggiungimento dei chilometri disponibili non si possa più circolare sull'intero territorio comunale fino alla conclusione dell'annualità di riferimento (che decorre dalla data di attivazione del servizio), risulta estremamente penalizzante.

Per quanto attiene la **logistica delle merci** in ambito urbano si rileva in prima istanza la necessità di rispettare prerogative e peculiarità delle singole realtà cittadine e del tessuto imprenditoriale coinvolto. Strategico coinvolgere, nel processo di interlocuzione, le Associazioni di categoria costituite a livello territoriale che possono ben rappresentare le esigenze degli imprenditori ed offrire un contributo utile a declinare provvedimenti/progettualità sul tema logistica. A titolo esemplificativo per alcune realtà territoriali è necessario, prevedere dei veri e propri hub di smistamento merci fuori dalla città. Si ravvisa inoltre come l'ipotesi di sviluppo di uno strumento software per l'ottimizzazione dei trasporti ha già dimostrato la sua inefficacia con le sperimentazioni svolte in passato (piattaforme poco utilizzate dai nostri comparti).