



COMMISSIONE DI LAVORO

# **AMBIENTE**

Coordinatore: Stefano Sarti

**Ottobre 2004**

## AMBIENTE

---

Nel corso della conferenza europea sulle città sostenibili svoltasi il 27 maggio 1994 ad Aalborg, Danimarca, è stata approvata la **Carta di Aalborg**, “*Carta delle città europee per uno sviluppo durevole e sostenibile*”.

La Carta di Aalborg riconosce alle città europee un ruolo di responsabilità in merito al perseguimento del benessere dei cittadini e della conservazione della natura, obiettivi che contribuiscono alla realizzazione di un modello di vita basato sui principi della sostenibilità ambientale. Il concetto dello sviluppo sostenibile fornisce una guida per commisurare il livello di vita alle capacità di carico della natura. Sostenibilità a livello ambientale significa conservare il capitale naturale. Ne consegue che il tasso di consumo delle risorse materiali rinnovabili, di quelle idriche e di quelle energetiche non deve eccedere il tasso di ricostituzione rispettivamente assicurato dai sistemi naturali e che il tasso di consumo delle risorse non rinnovabili non superi il tasso di sostituzione delle risorse rinnovabili sostenibili. Sostenibilità dal punto di vista ambientale significa anche che il tasso di emissione degli inquinanti non deve superare la capacità dell'atmosfera, dell'acqua e del suolo di assorbire e trasformare tali sostanze. Inoltre, la sostenibilità dal punto di vista ambientale implica la conservazione della biodiversità, della salute umana e delle qualità dell'atmosfera, dell'acqua e dei suoli a livelli sufficienti a sostenere nel tempo la vita e il benessere degli esseri umani nonché degli animali e dei vegetali.

Le città rappresentano la più ampia unità in grado di affrontare inizialmente i molti squilibri urbani, da quelli architettonici a quelli sociali, economici, politici, ambientali e delle risorse naturali che oggi affliggono il mondo e, al tempo stesso, la scala più piccola alla quale i problemi possono essere risolti positivamente in maniera integrata e sostenibile. Il loro compito è quello di integrare i principi della sostenibilità nelle rispettive politiche e partire dalle risorse delle diverse città per costruire appropriate strategie locali, condivise ed attuate da tutti i settori della Comunità, fondando l'azione sulla cooperazione fra tutti gli attori interessati e favorendo l'accesso di tutti i cittadini e i gruppi interessati alle informazioni ed alla partecipazione al processo decisionale locale, secondo i principi nel processo d'attuazione dell'Agenda 21 a livello locale.

Non a caso, quindi, nel Primo Piano Strategico cittadino, la commissione ambiente ha imperniato il suo lavoro attorno al Piano d'Azione di **Agenda 21**, individuando progetti operativi, attualmente in corso d'attuazione, sulle seguenti principali tematiche:

*mobilità sostenibile*

*strategie di riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico*

*sostenibilità nei rapporti tra città, mare, porto*

*risparmio energetico ed utilizzo energie alternative*

**attuazione nuovo ciclo provinciale dei rifiuti e potenziamento della raccolta differenziata**

*interventi di bonifica dei siti di discarica*

**conoscenza, valorizzazione e riqualificazione della sentieristica cittadina**

*educazione allo sviluppo sostenibile*

Nel Secondo Piano, il lavoro svolto dalla commissione si è incentrato più particolarmente sull'approfondimento e sviluppo della tematica della rigenerazione ambientale del territorio, sia per quanto riguarda **acque e suolo** ( il tema del sito di bonifica) sia per quanto riguarda la qualità dell'**aria**.

## LE BONIFICHE

---

Il fatto che una grande quantità del nostro territorio sia oggi sia interessato da interventi di messa in sicurezza e bonifica evidenzia intanto come, nel corso dei passati decenni, ci sia stata una gestione del territorio certamente non rapportabile ad una corretta tutela dell'ambiente, dovuta a vari fattori che troviamo purtroppo diffusi in tutti i paesi industrializzati: scarsa sensibilità al problema da parte della gestione politica anche per la mancanza di adeguate normative di settore, scarso interesse alla tutela dell'ambiente come fattore di crescita delle politiche delle comunità locali, scarso interesse degli stessi cittadini a favore invece di politiche di taglio economico e sociale che hanno privilegiato il lavoro e l'occupazione e messo in secondo piano l'ambiente.

Oggi comunque la bonifica delle porzioni di territorio interessate da fenomeni di inquinamento può rappresentare, oltretutto un atto doveroso di risanamento ambientale, un'importante occasione di sviluppo economico realmente sostenibile, con importanti ricadute sul territorio in termini di conoscenze, innovazione tecnologica ed anche positive ricadute occupazionali.

Tale scenario, per essere davvero praticabile, dovrà essere opportunamente sostenuto da coerenti politiche ambientali e da adeguate risorse finanziarie da parte degli organi preposti.

Si è già avviato in questi anni un imponente piano di risanamento del territorio provinciale che rappresenta una conquista importante, resa possibile dall'impegno straordinario degli attori interessati e del movimento ambientalista e da una nuova normativa di settore che ha fornito strumenti operativi alle Istituzioni interessate a garantire il rispetto del territorio e dell'ambiente: dopo anni di attesa procede ora secondo i tempi previsti la bonifica dell'area ex IP, mentre è iniziata la bonifica del Campo Ferro a Cadimare; è in corso la bonifica delle aree inquinate a terra nel sito di Pitelli e si stanno definendo procedure e modi di bonifica, anche a lotti, del Golfo; è stata completata la bonifica della discarica di Vallegrande e l'anno prossimo chiuderà la discarica di Valbosca; si stanno inoltre risanando e chiudendo le cave presenti nelle colline di ponente.

L'individuazione di nuovi obiettivi non può prescindere, oggi, dal tema del sito di bonifica nazionale, inteso come opportunità e collante per sviluppare una riflessione più ampia sulla rigenerazione ambientale dell'arco collinare e del golfo; le fasi di caratterizzazione e bonifica in corso a terra ed a mare, consentono ed implicano una riflessione locale per individuare progetti di medio e lungo termine che consentano la piena valorizzazione ambientale dell'area oggi perimetrata: è il tema del sistema dei Parchi dell'arco Collinare e del ridisegno delle funzioni del Golfo e del recupero del mare alla città.

## ***IL RISANAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA***

---

Analizzare i problemi connessi alla qualità dell'aria significa affrontare le tematiche dell'inquinamento urbano e della vivibilità di interi quartieri e di miriadi di cittadini con un'ottica di sistema e con un approccio integrato alle soluzioni tecniche da adottare: va da sé che i problemi connessi alla qualità dell'aria in città dipendono da vari fattori, tutti concomitanti tra loro e con una loro discreta importanza individuale, e che rappresentano la "fotografia" della situazione attuale della nostra città e del nostro comprensorio.

In un quadro attuale di notevole ridimensionamento dell'impatto della Centrale Enel rispetto al vecchio modello di impianto, la principale criticità su questo versante è rappresentata sicuramente dalla mobilità veicolare

Le politiche cittadine di riduzione e regolazione del traffico privato hanno cercato in questi anni di incidere su tale problema con primi significativi risultati in termini di contenimento delle emissioni.

Un importante contributo a tali politiche dovrà anche venire dal completamento di importanti infrastrutture (la metropolitana ferroviaria di superficie, la variante Aurelia, il potenziamento delle linee ferroviarie a servizio delle attività portuali, il potenziamento del trasporto marittimo ).

E' divenuto ormai un imperativo, per una città sostenibile, disincentivare e promuovere alternative all'uso superfluo di veicoli a motore.

Dovrà essere data priorità a mezzi di trasporto ecologicamente compatibili (in particolare per quanto riguarda gli spostamenti a piedi, in bicicletta e mediante mezzi pubblici) ed alla pianificazione di una combinazione ed integrazione di tali mezzi alternativi

Scheda Progetto:  
**BONIFICHE A TERRA E MARE**  
**AZIONI ED OBIETTIVI DI RIQUALIFICAZIONE DEL TERRITORIO**

<b>CONTENUTO</b>	<p>Il gruppo di lavoro sulle bonifiche della commissione ambiente che ha operato per la costruzione della seconda fase del Piano Strategico del Comune e della Provincia della Spezia, consapevole dell'importanza di questa tematica, ha proposto due tipi di indicazione sui problemi aperti, con riferimento a :</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) le questioni aperte sul fronte bonifiche, ovvero: Pitelli e l'area delle discariche; l'area a mare compresa nel sito di bonifica nazionale (ovverosia tutto il golfo); l'area ex-IP; le altre problematiche aperte nelle nostra provincia (con riferimento alla questione del campo in ferro all'interno dell'Arsenale, delle aree inquinate dall'amianto nella valle del Magra, le discariche della provincia da bonificare, le aree inquinate nella piana di Santo Stefano Magra).</li><li>2) la questione di un progetto di risanamento, anche per fasi parziali, del golfo della Spezia che sia funzionale non soltanto a logiche legate ad interessi economici, ma alla stessa fruibilità come il recupero di parti sostanziali del golfo alla balneabilità ed alla fruizione dei cittadini come la zona di Cadimare, le aree di Portovenere asservite alla Marina Militare.</li></ol>
<b>RISULTATI ATTESI</b>	<p>Strategica appare la questione della bonifica del Golfo della Spezia. I riferimenti della legge 471 sulle bonifiche, e la classificazione del Golfo della Spezia, nella sua interezza, come sito di bonifica nazionale, fa sì che ci debba muovere, anche alla luce delle recenti sentenze del Tar Liguria, nel quadro di un piano generale di bonifica del golfo, che può conoscere anche interventi di bonifica per lotti e per fasi, a patto che questi siano inseriti dentro il piano di bonifica più complessivo, che tutto venga ricondotto presso la sede del Ministero dell'Ambiente (Conferenza dei Servizi) e che sia svolta una precisa e dettagliata caratterizzazione dei fondali del golfo, come del resto Arpal ha già iniziato a fare.</p> <p>In questo quadro appare anche opportuna una codificazione normativa degli standard ambientali dei sedimenti a mare e degli obiettivi di qualità da raggiungere, sulla base delle linee guida definite da ICRAM e già recepite all'interno della Conferenza dei Servizi Ministeriale.</p> <p>La prima proposta strategica, in questo quadro, di cui è possibile il perseguimento immediato è:</p>

- realizzare da subito un progetto atto a riqualificare importanti aree del nostro golfo, con la finalità della fruibilità e dell'uso pubblico e non dell'interesse immediatamente economico. Si individua nell'area di Cadimare la località da prendere in considerazione per un progetto di bonifica locale che privilegi: riqualificazione globale della baia, con risistemazione degli spazi a mare per la nautica locale, ridefinizione del ruolo del polo aeronautico, allontanamento definitivo dei cantieri di demolizioni navale con riqualificazione degli spazi a fini turistici, che debbano sottostare a criteri di inserimento ambientale sostenibile, così come definito dal PUO Comunale, allargamento e riqualificazione della piccola spiaggia del paese. Se il processo avrà esito positivo, anche per quello che riguarda la qualità delle acque di balneazione nella zona, si potrà richiedere alla Capitaneria di Porto la deroga al divieto di balneazione per ragioni di sicurezza, delimitando la zona con appositi strumenti di segnaletica.

Altre iniziative di rilevanza strategica sono rappresentate da:

- la definizione delle compatibilità ambientali ed urbanistiche con i piani territoriali, eventualmente richiedendo modifiche, varianti e miglioramenti degli stessi.
- la richiesta al governo e alla regione Liguria, in collaborazione con le strutture universitarie e del sapere, dell'istituzione nella nostra provincia di un centro di eccellenza per le bonifiche marine, nella consapevolezza che il tema della bonifica del golfo, esploso nella nostra provincia con la tematica dragaggi, riguarda numerose città portuali del nostro paese
- la definizione di un vero e proprio accordo di programma tra gli Enti Locali e tutti i soggetti pubblici e privati interessati a vario titolo agli interventi nell'area di bonifica a mare che, a partire dagli interventi già programmati, renda fattibile la bonifica per stralci funzionali ottimizzando le risorse economiche già oggi disponibili, implementandola con nuove risorse che il Ministero dell'Ambiente dovrà rendere disponibili e utilizzando la ricerca ed innovazione tecnologica e scientifica per adottare le modalità di intervento più ambientalmente ed economicamente sostenibili

<b>ATTORI</b>	Enti Locali, Regione, Autorità portuale, Marina Militare, operatori della linea di costa, con la partecipazione di associazioni e comitati.	
<b>RISORSE E STRUMENTI</b>	<p>Un idoneo strumento da costituire per la sorveglianza del raggiungimento degli obiettivi precedentemente illustrati è la realizzazione di un osservatorio permanente per le bonifiche della nostra provincia, che veda coinvolti al suo interno Regione, Provincia e Comuni interessati, enti e servizi locali, imprenditori interessati ed associazioni di categorie, circoscrizioni e comitati dei cittadini, associazioni ambientaliste, con un presidente di garanzia e con un adeguato supporto tecnico e scientifico, adeguatamente finanziato dagli enti, che avrà il compito di: valutare le tematiche aperte e le eventuali emergenze che si apriranno, formulando documenti da inviare alle amministrazioni per sollecitare ed aiutare un loro intervento concreto; avere accesso totale ai documenti ed ai dati.</p> <p>Sarà necessario verificare ed attivare eventuali strumenti di copertura economica per i progetti succitati, partecipando a bandi regionali, nazionali ed europei ed attivandosi per altre possibilità di finanziamento degli stessi.</p>	
<b>TEMPI E COSTI</b>	<p>La tempistica di realizzazione del progetto per la fruibilità delle aree interne al Golfo è verosimilmente dilazionata, per cui si può prevedere che l'obiettivo potrà essere raggiunto nel medio – lungo termine rispetto ai temi della programmazione strategica.</p> <p>Da subito è invece possibile attivare lo strumento dell'Osservatorio, a costi contenuti per gli Enti.</p> <p>Sempre nel breve termine è possibile attivare i controlli di conformità alle previsioni urbanistiche, alle problematiche ambientali.</p> <p>I costi sono difficilmente determinabili.</p> <p>Gli stessi saranno proporzionalmente posti a carico dello Stato e dei soggetti inquinatori. Altri saranno finanziati dai soggetti interessati all'uso degli spazi ora inquinati.</p>	
<b>FATTIBILITÀ</b>	<p style="text-align: center;"><b>PUNTI DI FORZA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Strumentazione legislativa definita per le bonifiche a terra.</li> <li>➤ Conoscenza puntuale dei fenomeni di inquinamento presenti.</li> <li>➤ Processi di bonifica in corso e di prossimo inizio.</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>PUNTI DI DEBOLEZZA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Carenza di risorse per tutta l'opera di risanamento.</li> <li>➤ Carenze normative per le bonifiche a mare.</li> <li>➤ Conflittualità presente fra i soggetti interessati.</li> </ul>
<b>EVOLUZIONE DEL PROGETTO</b>	La creazione di un Osservatorio permanente favorirà il monitoraggio costante del territorio al fine di garantire il continuo controllo del rispetto delle normative vigenti e individuare eventuali fonti di nuovi inquinanti.	

Scheda Progetto:

PROGETTO BALNEABILITA' NEL GOLFO

AZIONI ED OBIETTIVI DI RIQUALIFICAZIONE DEL TERRITORIO

<b>CONTENUTO</b>	<p>L'insediamento nel nostro Golfo dell'Arsenale Militare e della base navale della Marina Italiana ha progressivamente trasformato il vecchio borgo di pescatori in una moderna città.</p> <p>Spezia era, alla fine dell'ottocento, anche un centro balneare frequentato dalla famiglia reale. Col tempo e con l'insediamento delle grandi industrie manifatturiere e lo sviluppo del Porto, a partire dal dopoguerra la città ha perduto questa connotazione sia per ragioni di carattere ambientale che per quelle connesse alla sicurezza e alla navigabilità.</p> <p>Il tema, o, se vogliamo, il sogno della balneabilità del golfo è comunque ancora aperto e, forse, non è neppure irraggiungibile.</p> <p>I positivi dati che annualmente vengono diffusi sulla balneabilità della costa della nostra provincia, passati in dieci anni dall'80% al 97,3%, testimoniano dello sforzo compiuto dagli Enti Locali per il miglioramento ambientale del territorio attraverso investimenti in fognature e impianti di depurazione delle acque.</p> <p>Gli allacciamenti ai sistemi di depurazione sono passati in Provincia dai 70.000 abitanti equivalenti nel 1996 ai 160.000 nel 2004.</p> <p>Per quanto concerne il golfo spezzino si può rilevare che ad oggi è stato eliminato il 63% degli scarichi fognari.</p> <p>L'obiettivo del Comune e di ACAM è quello di arrivare al 100% entro il 2010.</p> <p>In questo contesto è pensabile anche ad un parziale recupero di spazi interni al Golfo a fini di balneazione.</p> <p>Lo specchio acqueo compreso tra la terraferma e la diga foranea ha un'ampiezza di circa 14,7 Km<sup>2</sup>.</p> <p>La qualità dei sedimenti nell'area è principalmente influenzata dalle immissioni degli scarichi civili e industriali e, in condizioni di pioggia, dall'apporto dei rivi che si immettono nel golfo.</p> <p>Il ricambio delle acque all'interno della baia avviene attraverso gli accessi della diga foranea (da quello di levante soprattutto) e interessano principalmente le zone più prossime alla diga stessa.</p> <p>Altro elemento non favorevole è costituito dalla velocità delle correnti nel Golfo, che raramente superano il valore di 0,1 m/s , con problemi di ristagno nella zona centrale della rada.</p> <p>Per quanto concerne poi la contaminazione dei sedimenti sono note le presenze di arsenico, principalmente lungo il canale di accesso, tributilstagno, componenti contenuti negli antivegetativi usati un tempo nelle pitture delle carene.</p> <p>E' evidente che quando si parla di bonifica si deve anche pensare alla eliminazione delle fonti che hanno determinato l'inquinamento.</p> <p>Il processo in corso, quindi, di progressiva eliminazione degli scarichi civili e industriali uniti alla eliminazione delle fonti dirette di inquinamento, specie di quelle prodotte dalle attività industriali, potrà radicalmente cambiare la situazione ambientale del golfo.</p> <p>Se a questo aggiungiamo anche l'avvio di una progressiva e costante bonifica dei fondali con operazioni di dragaggio e asportazione dei sedimenti, allora la situazione non potrà che ulteriormente migliorare.</p> <p>Tale processo andrebbe poi completato con interventi in grado di aumentare la circolazione dell'acqua nella rada.</p> <p>In uno studio commissionato dal Comune è stata proposta una configurazione della diga foranea che ne prevede l'abbattimento nella parte centrale per circa 400 mt. e l'installazione subito a tergo della diga ribassata di una fila di frangionde galleggianti per circa 500 mt.</p>
------------------	---

<b>PROGETTI E AZIONI</b>	<p>I progetti sono stati sostanzialmente elencati al punto precedente. Dovrà in primo luogo proseguire l'opera di costruzione e risanamento della rete fognaria dei comuni che si affacciano sul golfo.</p> <p>Dovrà prevedersi la costruzione di nuovi depuratori o il potenziamento di quelli esistenti. Il completamento della rete fognaria del centro cittadino produrrà i primi più diretti benefici nell'area della Passeggiata Morin ove sboccano direttamente i fognoni del centro città.</p> <p>Dovrà quindi continuare l'opera di risanamento dei canali e dei rivi che sfociano nel Golfo garantendo non solo l'eliminazione degli scarichi reflui ma anche la loro costante pulizia e disinfestazione a cominciare dal canale Lagora, che sarà ripulito fino a riproporre il vecchio alveo in arenaria.</p> <p>L'opera di bonifica del Golfo dovrà essere un obiettivo di lungo respiro da attuarsi per gradi a partire dai progetti già elaborati e prossimi all'approvazione nel quadro di un piano generale di bonifica.</p> <p>Altro elemento potrà essere costituito dall'apertura della diga per garantire un più accelerato ricambio delle acque all'interno della baia.</p>
--------------------------	--

<p><b>OBIETTIVI</b></p>	<p>L'obiettivo di più immediata realizzazione dovrebbe essere quello di riportare la balneabilità nei borghi di Cadimare e Le Grazie, che risultano già oggi con livelli di inquinamento limitato.</p> <p>La dismissione del cantiere di Cadimare, la bonifica in corso del Campo in ferro e quella che verrà attuata nell'area dell'ex Cantiere per la costruzione di un porticciolo turistico saranno i primi interventi concreti per il risanamento del sito. Ad essi si andranno ad aggiungere quelli sopraelencati relativi al risanamento del golfo.</p> <p>Con il riuso futuro dell'area oggi occupata dall'Aeronautica per finalità turistiche si potrà ancora più cercare di traguardare questo obiettivo.</p> <p>Si potrà accrescere la piccola spiaggia oggi presente e ottenere l'eliminazione dei vincoli di non balneabilità vigenti per ragioni di sicurezza legati alla navigazione entro il golfo.</p> <p>Analogamente ciò potrà avvenire nella baia delle Grazie e, col tempo, in aree del comune di Portovenere, oggi sottoposte a usi e vincoli militari o di sicurezza per la presenza del terminal metanifero.</p> <p>Anche la riqualificazione della diga con interventi del tipo di quelli programmati da privati per il recupero di manufatti in disuso, la costruzione di spazi di ormeggio e di uso per la balneazione potrà andare in questa direzione.</p> <p>Si accrescerà la disponibilità di spazi balneabili per turisti e cittadini, garantiti anche dall'attracco dei traghetti locali e si consentirà di mantenere la diga pulita e fruibile per tutti.</p> <p>Nella visione complessiva del ridisegno della linea di costa riveste un ruolo di primo piano il nuovo waterfront di Calata Paita ma anche un sistema costiero in grado di configurare una molteplicità di affacci a mare che connoteranno, tutti assieme, un nuovo rapporto con il mare, una diversa configurazione del legame città – mare, anche se non sempre è direttamente collegabile con la balneabilità ma va comunque ad accrescere occasioni di contatto e di un più diretto rapporto con il mare.</p> <p>Il concorso di idee per il nuovo waterfront potrebbe anche suggerire ipotesi di riuso del fronte a mare che si avvicini ad ipotesi di balneabilità ma quanto meno indicare un più diretto rapporto col mare e una più marcata fruizione dell'elemento acqua da parte di tutti i cittadini.</p> <p>Sullo sfondo rimane il sogno di poter tornare a fare il bagno in Passeggiata Morin, magari arricchita con una spiaggia artificiale come avvenuto in altre città europee.</p>
<p><b>RISULTATI ATTESI</b></p>	<p>Il miglioramento della qualità delle acque del Golfo rimane comunque un obiettivo da raggiungere in pochi anni. Da qui potrà discendere anche la possibilità di tornare alla balneazione in alcuni tratti della costa entro il golfo.</p>
<p><b>SOGGETTI COINVOLTI</b></p>	<p>Comune – Provincia – Regione – Autorità Portuale – Marina Militare – Ministero dell'Ambiente</p>
<p><b>RISORSE E STRUMENTI</b></p>	<p>La Società ACAM anzitutto, che sta impiegando ingenti risorse per la costruzione della rete fognaria e impianti di depurazione. Ma anche l'Autorità Portuale investirà ingenti risorse per la bonifica del golfo. Anche il Ministero dell'Ambiente dovrà garantire risorse adeguate proprio in considerazione dell'inserimento dell'intero golfo nel perimetro del sito inquinato di Pitelli. I privati infine garantiranno la bonifica delle aree di proprio interesse.</p>

<b>FASI E TEMPI</b>	In prima fase proseguiranno i lavori di risanamento delle acque da parte di ACAM. Seguiranno i lavori di bonifica del golfo da parte dei soggetti interessati. E' avviato il percorso per una diversa utilizzazione della diga foranea e presto partiranno gli interventi di riqualificazione del borgo di Cadimare.	
<b>FATTIBILITÀ</b>	<p style="text-align: center;"><b>PUNTI DI FORZA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avvio di molti interventi di risanamento delle acque del golfo;</li> <li>- Progetti di bonifica del golfo in via di attuazione</li> <li>- Fattibilità finanziaria della riqualificazione di Cadimare</li> <li>- Progetti concreti di riuso della diga foranea</li> <li>- Fattibilità progettuali avanzate</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>PUNTI DI DEBOLEZZA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Incertezze sui tempi di avvio di alcuni interventi</li> <li>- Problemi connessi alla bonifica del golfo</li> <li>- Elevate risorse finanziarie necessarie</li> </ul>

**Scheda Progetto:**  
**TUTELA, RECUPERO E VALORIZZAZIONE**  
**DEL TERRITORIO DI TRAMONTI**

<b>CONTENUTO</b>	<p>Il territorio di Tramonti è investito da una pluralità di problemi acutissimi: dissesto idrogeologico, accessibilità precaria, attività agricola residuale (con tutto quello che ne consegue), scarsità di servizi (a cominciare dall'approvvigionamento idrico), ecc.</p> <p>In questi anni le istituzioni competenti hanno attivato progetti finalizzati alla tutela del territorio ed alla riduzione delle problematiche citate, pur in modo parziale causa la sproporzione tra le complessive necessità d'intervento e le risorse disponibili; per dare più efficacia e rendere strutturali gli interventi di risanamento, recupero e tutela si rende sempre più necessario che le diverse istituzioni che hanno competenze su questo territorio agiscano di concerto, in modo da prospettare un progetto unitario e utilizzare al meglio le scarse risorse pubbliche a disposizione, in una azione che riproduca le forme dell'accordo di programma.</p> <p>In questo quadro, è altrettanto importante riuscire a sviluppare la partecipazione della popolazione a livello locale per attivare forme di coinvolgimento che assicurino nello stesso tempo un costante monitoraggio dei progressi nella realizzazione del progetto.</p> <p>Sulla base di questi presupposti è stata avviata, a seguito della proposta scaturita del Convegno promosso da Arci ed Associazione per Tramonti la scorsa primavera, la fase operativa del confronto fra le istituzioni e gli altri soggetti interessati, articolato in commissioni tematiche, finalizzato alla definizione delle azioni positive che è possibile intraprendere ed alla loro scansione temporale, che alla certezza degli interventi accompagni la concretezza delle risorse da impiegare.</p>
<b>OBIETTIVI</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Valorizzare la presenza dell'uomo sul territorio (con funzione di presidio)</li> <li>2) Bonificare i principali dissesti in atto</li> <li>3) Consolidare e potenziare le zone coltivate</li> <li>4) Incentivare un turismo "compatibile" e di qualità</li> </ol>
<b>MODALITA'</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interventi di bonifica sui principali dissesti in atto</li> <li>- Manutenzione sentieri</li> <li>- Ripristino dei principali accessi al mare</li> <li>- Agevolazione degli accessi dal mare alle località di Tramonti</li> <li>- Potenziamento delle monorotaie</li> <li>- Programmi di recupero delle zone incolte</li> <li>- Aumentare le forme di difesa dai cinghiali</li> <li>- Ripristinare rustici ad alloggio</li> <li>- Promozione turistica</li> </ul>
<b>STRUMENTI</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Definizione di priorità, ruoli e risorse (attraverso "Conferenza di Servizi e Accordo di Programma su Tramonti")</li> <li>1) Ricerca di partner privati</li> <li>2) Attivazione di "Progetti Pilota"</li> <li>3) Sostenere le forme d'impresa locale</li> <li>4) Attivare forme di partecipazione degli abitanti</li> </ol>

**Scheda Progetto:**  
**AZIONI ED OBIETTIVI PER UN FORTE RISANAMENTO AMBIENTALE E**  
**MIGLIORAMENTO DELLA QUALITA' DELL'ARIA:**

**1 – interventi sul sistema dei trasporti**

<b>CONTENUTO</b>	<p>Una parte rilevante del lavoro della commissione ha riguardato le tematiche connesse con la circolazione di persone e merci o le infrastrutture di trasporto e, fra queste, si sottolinea in particolare;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- il massiccio ricorso alla veicolazione privata</li><li>- il transito, soprattutto nelle aree del porto commerciale e nel tratto autostradale urbano, di mezzi pesanti (camion e Tir)</li><li>- la polverosità nell'aria dovuta soprattutto a quelle attività (porto tradizionale e porto containers) che implicano la movimentazione di materiali che hanno la tendenza a volatilizzarsi (polveri di carbone, alluminio, cemento ma anche polverosità dovuta al sollevamento di sostanze dal suolo conseguente al transito di automezzi)</li><li>- le emissioni delle navi stazionanti in porto</li><li>- le emissioni inquinanti di mezzi pubblici e di autoveicoli delle pubbliche amministrazioni non a norma</li></ul> <p>In questa situazione schematicamente ricordata è ovvio che azioni di ridimensionamento profondo delle emissioni inquinanti può avvenire solo se i diversi strumenti dell'azione amministrativa concordano tra loro, e che vi sia tra enti di diverso livello il massimo della condivisione degli obiettivi.</p> <p>In questo senso tutte le scelte da fare operativamente sono quelle orientate alla revisione degli strumenti urbanistici, di destinazione delle localizzazioni che incentivano/disincentivano i flussi di traffico e l'allocazione in determinati ambiti delle attività produttive (come le zone industriali): PUC, PRP, PTC orientando gli stessi verso obiettivi di radicale miglioramento della qualità dell'aria; a questo obiettivo possono e devono concorrere anche gli strumenti programmatori più puntuali, come i Piani Urbani del Traffico e lo stesso Piano Generale di Risanamento della qualità dell'aria attualmente in discussione presso la Regione Liguria.</p> <p>Alle problematiche sopra citate si risponde certamente con la pianificazione strategica ed urbanistica ma occorre rispondere ancora di più con strumenti di calmierazione dei problemi derivati dalle emergenze urbane, anche con ordinanze e provvedimenti ad hoc dove si ravvisino problematiche di superamento dei valori di tollerabilità sanitaria ed ambientale.</p> <p>Citiamo per esempio i casi problematici di: Via Fiume- Ponte della Scorza, Via Genova (Fossitermi e Chiappa) Via XX Settembre (zona Piazza St. Bon), incrocio semaforo di Migliarina, Via Carducci e zone limitrofe del quartiere di Canaletto, Viale San Bartolomeo (Canaletto e Fossamastra)</p>
------------------	--

**RISULTATI  
ATTESI**

Certamente l'obiettivo da raggiungere ed al quale rapportare le pianificazioni strategiche di cui sopra è quello di arrivare al 2010 avendo pienamente raggiunto gli obiettivi di qualità indicati dalla normativa (dm 60/2002)

Compito della discussione insita in questo forum ambientale del piano strategico è quello di indicare percorsi ed obiettivi, condivisi e partecipati dal pubblico, tali da generare un circolo virtuoso durante il quale arrivare a questi obiettivi molto prima delle scadenze di legge.

**Dopo un periodo di verifica dello stato di avanzamento fino al raggiungimento degli standard di legge così come previsto per la fine del 2005, si propone l'obiettivo strategico di arrivare già a metà del 2007** (e quindi a metà percorso tra la verifica di fine 2005 e il 2010) ad avere già raggiunto, nella nostra città, l'obiettivo di legge del 2010 di cui ricordiamo gli indicatori più significativi:

Benzene 5  $\mu\text{g}/\text{mc}$  - Polveri Fini (PM10) 20  $\mu\text{g}/\text{mc}$

Per giungere a tale obiettivo strategico, sono qua sotto indicate le azioni perseguibili, ciascuna della quali contraddistinta da un numero progressivo che è richiamato nei riquadri successivi.

Sub-azione	obiettivo
1) Introduzione di un sistema di controllo della circolazione privata in area urbana che dia garanzia delle emissioni dei gas di scarico (bollino blu o analoghe iniziative) dei veicoli ciclomotori e motoveicoli	Diminuzione impatto parco circolante
2) Interventi per l'estensione delle zone pedonali, a traffico limitato, comprese le aree periferiche	Riduzione percorrenze auto private
3) Interventi nel settore del trasporto pubblico locale (filtro per particolato, filobus, riqualificazione del trasporto pubblico di bus e taxi tramite conversione a metano etc)	Riduzione percorrenze auto private/ Aumento miglioramento offerta mobilità sui mezzi pubblici
4) Riorganizzazione, nell'ambito dei Piani della mobilità e del traffico, degli orari dei trasporti pubblici locali	Ottimizzazione della intermodalità mezzo privato mezzo pubblico su gomma rotaia, acqua
5) Incremento e sviluppo delle piste ciclabili urbane, curando al massimo i parcheggi di scambio treno - bicicletta	Riduzione percorrenze auto private
6) Limitazione della circolazione dei ciclomotori e motoveicoli immatricolati precedentemente alla direttiva Euro 1 in ambito urbano	Svecchiamento parco motoveicoli/ disincentivazione uso mezzo privato
7) Sviluppo di interventi per la distribuzione merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale	Diminuzione impatto consegna merci in ambito urbano
8) Limitazioni all'attraversamento di strade comunali e provinciali dei veicoli pesanti	Diminuzione impatto mezzi pesanti
9) Introduzione vincoli nell'utilizzo dei combustibili nei porti da parte delle navi	Diminuzione impatto emissioni dei porti
10) Introduzione del "car pooling" "car sharing"	Riduzione percorrenze auto private/disincentivo all'uso del mezzo privato
11) Adeguamento della rete di rilevamento ambientale alle normative nazionali	Conoscenza in tempo reale dei fattori inquinanti
12) Effettuazione interventi di riduzione delle emissioni dai terminali marittimi di combustibili liquidi in ambiente portuale	Riduzione emissioni di COV
13) Interventi per ridurre le emissioni acustiche ed atmosferiche provenienti dall'area portuale	Riduzione dell'inquinamento ambientale cittadino e nei quartieri del Levante

**ATTORI**

Questo potrà avvenire attraverso stipula di apposito accordo di programma interenti assieme a soggetti economici pubblici e privati che si diano obbiettivi comuni ma comunque finalizzati a verifiche precise indicate, appunto, da accordi sottoscritti e rispettati da tutti

In particolare, per ciascuna delle sub-azioni, vengono di seguito tabellati i soggetti attuatori e l'ambito territoriale interessato.

Sub-azione	Ambito territoriale interessato	Titolarità / responsabilità (attore)
1) Introduzione di un sistema di controllo della circolazione privata in area urbana che dia garanzia delle emissioni dei gas di scarico (bollino blu o analoghe iniziative) dei veicoli ciclomotori e motoveicoli	Provincia	Comunale; (eventuali accordi con associazioni artigiane)
2) Interventi per l'estensione delle zone pedonali, a traffico limitato, comprese le aree periferiche	Comuni	Comunale
3) Interventi nel settore del trasporto pubblico locale (filtro per particolato, filobus, riqualificazione del trasporto pubblico di bus e taxi tramite conversione a metano etc)	Provincia	Regionale/provinciale/ Comunale / gestore del serv. pub. di trasporto
4) Riorganizzazione, nell'ambito dei Piani della mobilità e del traffico, degli orari dei trasporti pubblici locali	Provincia	Comunale / provinciale / gestore del serv. Pub. di trasporto
5) Incremento e sviluppo delle piste ciclabili urbane, curando al massimo i parcheggi di scambio treno - bicicletta	La Spezia, Comuni costieri, Val di Magra	Regionale / provinciale / comunale
6) Limitazione della circolazione dei ciclomotori e motoveicoli immatricolati antecedentemente alla direttiva Euro 1 in ambito urbano	La Spezia	Comunale
7) Sviluppo di interventi per la distribuzione merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale	La Spezia e comuni maggiori	Comunale / ass. di categ. commerciali ed artigiane
8) Limitazioni all'attraversamento di strade comunali e provinciali dei veicoli pesanti	La Spezia e comuni interessati	Provinciale / Comunale (prefettoriale?) previo accordi con ass. di categ. commerciali ed artigiane
9) Introduzione vincoli nell'utilizzo dei combustibili nei porti da parte delle navi	La Spezia	Comunale, Autorità Portuale
10) Introduzione del "car pooling" "car sharing"	La Spezia	Comunale
11) Adeguamento della rete di rilevamento ambientale alle normative nazionali	Provincia	Regionale / Provinciale / Comunale, in collab con arpal
12) Effettuazione interventi di riduzione delle emissioni dai terminali marittimi di combustibili liquidi in ambiente portuale	La Spezia	Comunale/Provinciale / Autorità portuale
13) Interventi per ridurre le emissioni acustiche ed atmosferiche provenienti dall'area portuale	La Spezia	Comunale/Provinciale/Au- torità Portuale

<b>RISORSE E STRUMENTI</b>	<p>Alcune delle Sub – Azioni sono assistibili da contributi previsti da Leggi statali o da contributi comunitari, quali ad esempio, le sub – azioni 2; 3; 5; 6; 10.</p> <p>In particolare, le azioni sopra indicate sono comunque coerenti con quelle indicate dalla Regione nella bozza di Piano di risanamento della Qualità dell’Aria attualmente in istruttoria, alla quale ha fattivamente partecipato anche il Comune tramite i propri tecnici.</p> <p>Per questa ragione le predette azioni potranno anche eventualmente essere assistite, sia pure in maniera limitata, da finanziamenti regionali, una volta che il piano sia definitivamente approvato.</p> <p>Inoltre, l’avvio dell’adeguamento della rete di rilevamento è stato finanziato da ENEL , per quanto concerne l’acquisto delle attrezzature. E’ necessario garantire le disponibilità economiche per la gestione della rete e le eventuali integrazioni strumentali.</p> <p>Per altre azioni (1; 3; 4; 7; 8; 9) può essere opportuno o addirittura indispensabile concertare le attività rispettivamente con le associazioni di categoria, l’Autorità portuale, il gestore del servizio pubblico di trasporto, ecc.</p> <p>Per l’azione 12 deve necessariamente essere effettuato un preventivo studio per saggiarne la fattività.</p>	
<b>TEMPI E COSTI</b>	<p>Per quanto attiene la tempistica, si ritiene prioritaria l’adozione delle misure 1, 2, 4 e 6 in quanto di esse è già possibile avviare i relativi studi di fattibilità.</p> <p>Per quanto attiene la ciclomobilità, (azione 5) il processo di Agenda 21 ha condotto a documenti che possono essere vagliati dagli organi tecnici comunali per valutare la loro attuazione.</p> <p>Le azioni 3, 7, 8, 9 abbisognano dell’avvio di un tavolo di concertazione e pertanto si ritengono avviabili solo dopo tale processo, stimabile in sei mesi – un anno.</p> <p>Riguardo i costi, si evidenzia che le azioni 1, 2, 4, 6, 7, 8, 9 non comportano spese dirette rilevanti da parte degli enti locali, ma incidono sull’utenza, sulle aziende di trasporto e sugli operatori artigiani, commerciali o industriali per importi attualmente non quantificabili, ma che lo potranno essere a valle dei tavoli rispettivi di concertazione.</p> <p>L’introduzione dell’azione 10 è prevedibile nel medio termine, mentre l’azione 11 ha la caratteristica di finissaggio di un processo già in stato avanzato.</p> <p>L’attuabilità delle azioni 12 e 13 deve essere realizzata in collaborazione con l’Autorità portuale.</p>	
<b>FATTIBILITÀ</b>	<p>Immediata per quanto concerne le azioni 1, 2, 4, 6; entro uno o due anni possono essere avviate le azioni 3, 5, 7, 8, 9 mentre a medio termine è introducibile, se necessaria, l’azione 10</p>	
	<p style="text-align: center;"><b>PUNTI DI FORZA</b></p> <p>Il bene tutelato è la salute che rappresenta di solito un motore potente per accettare gli aspetti negativi delle limitazioni e dei sacrifici comportamentali ed economici imposti</p>	<p style="text-align: center;"><b>PUNTI DI DEBOLEZZA</b></p> <p>Molte azioni comportano l’acquisizione di una coscienza ambientale per modificare comportamenti abituali ed inoltre ricadute economiche negative sull’utenza e sugli operatori economici</p>
<b>EVOLUZIONE DEL PROGETTO</b>	<p>L’obiettivo da conseguire è quello di raggiungere standard di qualità già previsti, ma entro termini ridotti rispetto a quelli di legge. Per tale ragione l’introduzione degli interventi potrà essere modulata in relazione al raggiungimento dell’obiettivo e l’obiettivo stesso ulteriormente spostato in termini di una maggior tutela sanitaria</p>	

## 2 - Azioni per ridurre le emissioni in atmosfera da parte delle industrie

<b>CONTENUTO</b>	<p>La componente produttiva rappresenta una parte rilevante degli apporti agli inquinanti atmosferici e in essa annoveriamo problematiche complesse, quali, fra le altre, le seguenti che massivamente rappresentano il maggior impatto:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- il transito, soprattutto nelle aree del porto commerciale e nel tratto autostradale urbano, di mezzi pesanti (camion e Tir)</li><li>- la polverosità nell'aria dovuta soprattutto a quelle attività (porto tradizionale e porto containers) che implicano la movimentazione di materiali che hanno la tendenza a volatilizzarsi (polveri di carbone, alluminio, cemento ma anche polverosità dovuta al sollevamento di sostanze dal suolo conseguente al transito di automezzi)</li><li>- le emissioni delle navi stazionanti in porto</li><li>- le emissioni delle industrie, in particolar modo della centrale termoelettrica</li></ul> <p>Le prime tre componenti sono considerate nella scheda-progetto dedicata ai trasporti, mentre la quarta è oggetto della presente scheda.</p>
<b>RISULTATI ATTESI</b>	<p>Anche in questo caso l'approccio al problema deve essere integrato e quindi, in un'unità di intenti dell'azione amministrativa, tra enti di diverso livello deve avvenire il massimo della condivisione degli obiettivi, in linea con il Piano Generale di Risanamento della qualità dell'aria attualmente in discussione presso la Regione Liguria.</p> <p>Alle problematiche sopra citate si risponde certamente con la pianificazione strategica ed urbanistica ma occorre rispondere ancora di più con strumenti di calmierazione dei problemi derivati dalle attività produttive, anche ricorrendo in modo massiccio allo strumento dell'autorizzazione integrata ambientale, che rappresenta l'approccio più corretto per garantire che le imprese vengano attivate prendendo in considerazione gli impatti verso tutti i comparti ambientali.</p> <p>In questo caso <b>l'obiettivo da raggiungere</b> ed al quale rapportare le pianificazioni strategiche di cui sopra è quello della <b>massima riduzione delle emissioni in atmosfera, tramite applicazione della BAT (migliore tecnologia disponibile)</b> e delle prescrizioni opportune, autorizzando i nuovi impianti e le modifiche impiantistiche <b>con un approccio che consideri in maniera integrata tutti i possibili inquinamenti</b>, senza peraltro appesantire l'azione amministrativa e quindi gli oneri per le imprese ed anzi, in un'ottica onnicomprensiva, alleggerendoli ove possibile.</p> <p>Poiché per quanto concerne le autorizzazioni di competenza comunale tale approccio è previsto che sia già seguito con procedura di sportello unico per le imprese, l'attenzione di questa scheda viene rivolta verso gli altri casi, nei quali la competenza è di ordine superiore. In tal caso, l'approccio deve essere identico concettualmente per le piccole e grosse imprese, poiché però diversi sono i soggetti competenti al rilascio delle relative autorizzazioni, si è ritenuto di considerare nella presente scheda i due casi, che vengono separatamente presi in esame nel quadro sugli "attori".</p>

<b>ATTORI</b>	Azioni per ridurre le emissioni in atmosfera da parte delle industrie		
	<b>Azione</b>	<b>Ambito territoriale interessato e/o priorità</b>	<b>Titolarità/ responsabilità</b>
	Rilascio Autorizzazione integrata ambientale a impianti esistenti (centrali termoelettriche e raffineria) e nuovi di competenza statale	La Spezia	Nazionale/ Regionale/ Provinciale
Rilascio Autorizzazione Integrata Ambientale a impianti esistenti e nuovi di competenza provinciale	Comuni zone art. 8 d.Lgs351/99 e altri Comuni costieri	Provinciale	
<b>RISORSE E STRUMENTI</b>	<p>Le azioni della presente scheda integrano in modo più specifico altre azioni indirizzate alle attività produttive che sono contenute nelle schede – progetto sui trasporti e sull'energia, le quali pure si applicano e si riferiscono anche alle attività produttive.</p> <p>In particolare, le presenti azioni comportano in sostanza, l'organizzazione della macchina autorizzativa da un lato e un atteggiamento e un approccio diverso da parte delle imprese dall'altro. Le imprese possono entrare nell'ottica del presente processo anche avviando processi di certificazione ambientale, che sono assistiti da varie forme di aiuto e finanziamento statale e regionale.</p>		
<b>TEMPI E COSTI</b>	I tempi del progetto sono brevi, per quanto attiene la possibilità di avviare le procedure previste. Per quanto attiene gli aspetti di organizzazione degli Enti locali, e sovraordinati, la Regione, la Provincia ed anche i Comuni devono trovare entro i propri bilanci le forme idonee di finanziamento ritenendo peraltro che i relativi costi non siano eccessivi ed incompatibili con le risorse disponibili. Potrà comunque essere sondata la possibilità di acquisire anche contributi, ad esempio regionali, per instaurare rapporti convenzionali con esperti che assistano nelle istruttorie.		
<b>FATTIBILITÀ</b>	Immediata		
	<b>PUNTI DI FORZA</b>	<b>PUNTI DI DEBOLEZZA</b>	
	Miglior rapporto imprese – pubblica amministrazione e, per la miglior trasparenza, anche con la popolazione.	Necessità da parte degli Enti locali di riorganizzare la macchina istruttoria; necessità da parte delle industrie di acquisire un diverso approccio e, verosimilmente di incentivare il processo di certificazione ambientale, con conseguenti costi.	
<b>EVOLUZIONE DEL PROGETTO</b>	Si può prevedere che le imprese percepiscano che l'approccio, oltre agli aspetti negativi sopra descritti, consenta un più facile rapporto con gli enti locali e la popolazione e quindi una migliore accettabilità sociale, e pertanto è da prevedersi una evoluzione positiva con incentivo delle imprese certificate.		

### 3 – interventi generali sul comparto energetico

<b>CONTENUTO</b>	<p>Oltre al problema della viabilità e trasporti e della grande industria, è da tener presente un'ulteriore apporto all'inquinamento atmosferico, a carattere sistemico, cioè quello determinato dall'utilizzo energetico non ottimale e dallo spreco di energia che comporta conseguentemente il rilascio di maggiori quantità di inquinanti in atmosfera rispetto a quelle che deriverebbero da un approccio più corretto, consapevole e sostenibile.</p> <p>In particolare, relativamente a detti aspetti, vanno tenuti in particolare considerazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il contributo del riscaldamento domestico alle emissioni;</li> <li>- l'incentivo al risparmio energetico;</li> <li>- l'incentivo all'utilizzo di fonti rinnovabili</li> </ul> <p>Anche in questo caso è ovvio che azioni di ridimensionamento profondo delle emissioni inquinanti possono avvenire solo se i diversi strumenti dell'azione amministrativa concordano tra loro, e che vi sia tra enti di diverso livello il massimo della condivisione degli obiettivi, e tale azione coinvolga tutti gli attori interessati, che in questo caso sono ancora le imprese, ma anche la intera popolazione.</p> <p>In questo senso tutte le scelte da fare operativamente sono quelle orientate alla revisione degli strumenti urbanistici, dei regolamenti edilizi, e le azioni volte a incentivare il controllo degli impianti termici, il risparmio energetico e il ricorso a fonti rinnovabili, in linea e, se possibile, incrementando il piano energetico regionale.</p> <p>Questo potrà avvenire anche attraverso stipula di appositi accordi di programma interenti assieme a soggetti economici pubblici e privati che si diano obiettivi comuni ma comunque finalizzati a verifiche precise indicate, appunto, da accordi sottoscritti e rispettati da tutti</p>
------------------	---

<b>RISULTATI ATTESI</b>		
	<b>Sub -Azione</b>	<b>Obiettivo</b>
1) Attuazione ed estensione del Piano Energetico Regionale per il conseguimento degli obiettivi di riduzione dei gas serra tramite risparmio energetico del 10% nel settore civile (edilizia, coibentazione, riscaldamento domestico) e l'obiettivo di produzione di energia da fonti rinnovabili del 7%	Riduzione carico inquinante regionale/ riduzione dei gas serra	
2) Definizione degli obiettivi del Piano delle Energie Rinnovabili della Provincia della Spezia, in ottemperanza alle politiche di riduzione dell'inquinamento dovuto alle fonti tradizionali di energia	Aumento della quota di energia rinnovabile della Provincia della Spexia	
3) Incentivazione degli impianti di teleriscaldamento in cogenerazione alimentati da biomasse vegetali di origine forestale, agricola e agroindustriale e da rifiuti	Diminuzione impatto impianti termici civili	

<b>ATTORI</b>	<b>Sub-azione</b>	<b>Ambito territoriale interessato e/o priorità</b>	<b>Titolarietà/ responsabilità</b>
	1) Attuazione ed estensione del Piano Energetico Regionale per il conseguimento degli obiettivi di riduzione dei gas serra tramite risparmio energetico del 10% nel settore civile (edilizia, coibentazione, riscaldamento domestico) e l'obiettivo di produzione di energia da fonti rinnovabili del 7%	Regione, Provincia e Comuni della Provincia della Spezia	Regionale/ Provinciale Anche tramite accordi di prog con associazioni artigiane
	2) Definizione degli obiettivi del Piano delle Energie Rinnovabili della Provincia della Spezia, in ottemperanza alle politiche di riduzione dell'inquinamento dovuto alle fonti tradizionali di energia	Provincia della Spezia	Provincia della Spezia
	3) Incentivazione degli impianti di teleriscaldamento in cogenerazione alimentati da biomasse vegetali di origine forestale, agricola e agroindustriale e da rifiuti	Regione, Provincia della Spezia	Regionale/ Provinciale/ Comunale Anche tramite accordi di prog. con associazioni artigiane ed industriali

<b>RISORSE E STRUMENTI</b>	<p>Per le azioni 1) e 3) di cui sopra è possibile attivare richieste di finanziamento. In ogni caso è perseguibile anche la possibilità di stipulare accordi di programma per iniziative specifiche. Esistono risorse nazionali quali la <b>Legge 10/91</b> “Norme per l’attuazione del Piano energetico nazionale in materia di uso razionale dell’energia, di risparmio energetico e di sviluppo delle fonti rinnovabili di energia”, che prevede agevolazioni finanziarie, il <b>Programma “Comune Solarizzato”</b> (GURI n. 78 del 03/04/2001), il <b>Programma “Solare Termico”</b> (GURI n. 81 del 06/04/2001), il <b>Programma “Tetti Fotovoltaici”</b> (GURI n. ... del 29/03/2001), il <b>Programma “Interventi fotovoltaici ad alta valenza architettonica”</b> (GURI n. 79 del 04/04/2001).</p> <p>Inoltre esistono Risorse regionali: <b>Legge Regionale 48/96</b>, <b>Legge Regionale 18/99</b>, e Risorse della Unione Europea: <b>Fondi Strutturali</b>, e <b>Programmi specifici</b>.</p> <p><b>Infine è da prevedere una forma di Finanziamento tramite terzi.</b> Tale forma innovativa di finanziamento prende avvio dalla Direttiva UE 93/76 nella quale l’Unione, tra l’altro, invita gli Stati membri a “...<i>promuovere la diffusione del Third Party Financing come formula contrattualistica atta a consentire ad un soggetto pubblico o privato, con una chiara potenzialità di ottimizzazione energetica, di soddisfare l’esigenza di abbattere i consumi energetici ed i relativi costi, ricercando sul mercato un operatore specializzato in tale settore di intervento (Energy Service Companies ESCO) capace di garantire il servizio – energia con annessa un’opzione di finanziamento degli investimenti di efficienza energetica necessari, e nel contempo di assicurare alla controparte le performances di risparmio previste</i>”. Il Finanziamento tramite terzi si basa, in sostanza, sul fatto che il risparmio energetico determina un flusso di minori costi e/o maggiore efficienza che è in grado di ripagare l’investimento iniziale effettuato; viene così richiesto ad un fornitore di servizi energetici (ESCO) di progettare, finanziare, realizzare e gestire gli interventi oggetto dell’investimento recuperando il capitale investito sulla base di una pianificazione con il committente circa i risparmi economici attesi durante la vita del contratto.</p>					
<b>TEMPI E COSTI</b>	<p>Per l’attuazione dei predetti programmi è da presupporre un traguardo di medio termine, verosimilmente non prima di quattro o cinque anni, ad eccezione di alcuni progetti che potrebbero rivestire la valenza di progetto – pilota, parte dei quali già attivati dalla Amministrazione Comunale e Provinciale, che possono essere avviati nel biennio, specie se avverrà l’accesso a finanziamenti.</p>					
<b>FATTIBILITÀ</b>	<p>La fattibilità dei progetti di questa scheda è subordinata all’accesso a forme idonee e adeguate di finanziamento</p> <table border="1" data-bbox="376 1503 1445 1720"> <thead> <tr> <th data-bbox="376 1503 954 1541"><b>PUNTI DI FORZA</b></th> <th data-bbox="954 1503 1445 1541"><b>PUNTI DI DEBOLEZZA</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="376 1541 954 1720">I progetti conseguono miglioramenti con azioni strutturali che in prospettiva consentono anche risparmi economici a regime</td> <td data-bbox="954 1541 1445 1720">Le azioni comportano di solito investimenti da parte dell’utenza e del comparto produttivo, non affrontabili senza idonee incentivazioni.</td> </tr> </tbody> </table>		<b>PUNTI DI FORZA</b>	<b>PUNTI DI DEBOLEZZA</b>	I progetti conseguono miglioramenti con azioni strutturali che in prospettiva consentono anche risparmi economici a regime	Le azioni comportano di solito investimenti da parte dell’utenza e del comparto produttivo, non affrontabili senza idonee incentivazioni.
<b>PUNTI DI FORZA</b>	<b>PUNTI DI DEBOLEZZA</b>					
I progetti conseguono miglioramenti con azioni strutturali che in prospettiva consentono anche risparmi economici a regime	Le azioni comportano di solito investimenti da parte dell’utenza e del comparto produttivo, non affrontabili senza idonee incentivazioni.					
<b>EVOLUZIONE DEL PROGETTO</b>	<p>A parte l’azione 2, a carattere maggiormente programmatoria, le altre azioni, con effetto maggiormente operativo, potranno svilupparsi con iniziative – pilota ed avere carattere trainante, una volta che se ne sarà dimostrata l’utilità, tramite idonee campagne informative rivolte all’utenza.</p>					

