

IV SUMMIT  
**ARIA PULITA  
PER IL VENETO**

Un'iniziativa di:



Con la collaborazione  
e il contributo di:



REGIONE del VENETO



# **REPORT ARIA PULITA PER IL VENETO**

**RISULTATI DEI QUESTIONARI PER I  
COMUNI SOPRA I 30.000 ABITANTI**







## **PREMESSA**

L'indagine condotta da Legambiente Veneto ha coinvolto i Comuni veneti con oltre 30.000 abitanti, attraverso un questionario mirato a mappare le azioni intraprese dalle amministrazioni locali per il risanamento della qualità dell'aria. È fondamentale avere una visione chiara delle iniziative adottate da ciascun Comune, al fine di promuovere la condivisione di buone pratiche e risultati efficaci, che possano essere replicati e adattati in altri contesti.

Nella nostra regione, nonostante i parametri legati alla qualità dell'aria siano in miglioramento, non sono ancora sufficienti per raggiungere gli obiettivi stabiliti a tutela della salute pubblica. La Pianura Padana, caratterizzata da un elevato inquinamento atmosferico, richiede un impegno concertato e coordinato, in grado di superare le singole azioni isolate. In questo contesto, la diffusione delle buone pratiche, unita a una legislazione adeguata e a un forte coinvolgimento della cittadinanza, rappresentano elementi fondamentali per affrontare e risolvere la crisi ambientale che stiamo vivendo.

Il questionario, articolato in diverse aree tematiche, ha permesso di raccogliere informazioni dettagliate su vari aspetti della gestione della qualità dell'aria che i Comuni stanno mettendo in campo, tra cui:

- Elementi di pianificazione in settori quali mobilità, comparto agro-zootecnico, energetico e urbanistico
- Azioni dell'ente pubblico, anche afferenti alla sensibilizzazione della cittadinanza
- Progetti finanziati attivi

Il tema della tutela della qualità dell'atmosfera è trasversale a molti settori, per questo nel questionario Legambiente ha provato a far emergere le azioni complessive introdotte dai territori.

I Comuni oggetto dell'indagine sono: Bassano del Grappa, Belluno, Castelfranco Veneto, Chioggia, Conegliano, Mira, Montebelluna, Padova, Rovigo, San Donà di Piave, Schio, Treviso, Venezia, Verona, Vicenza e Villafranca di Verona.

La maggior parte di essi ha fornito risposte dettagliate, dimostrando un'efficace coordinazione tra i diversi settori dell'amministrazione e un'attenzione crescente verso il tema, fornendo i dati che hanno costituito questo report. Tuttavia, i Comuni di Castelfranco Veneto, Chioggia, Mira, Montebelluna e Villafranca di Verona non sono riusciti a compilare il questionario e quindi non hanno partecipato all'indagine.

In questa analisi presentiamo una sintesi delle risposte raccolte, suddivise per tematiche, con l'auspicio che queste informazioni possano servire come base per un confronto costruttivo e per l'elaborazione di politiche più efficaci, in grado di migliorare la qualità dell'aria e, di conseguenza, la vita dei cittadini veneti.



## **ELEMENTI DI PIANIFICAZIONE**

In questa sezione vengono analizzati alcuni elementi di pianificazione adottati dai vari Comuni. In particolare, sono stati considerati il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC) e il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS). È emerso che la maggior parte dei Comuni ha implementato questi strumenti di pianificazione, fondamentali per sviluppare una visione a lungo termine.

Il PAESC ha ormai raggiunto un buon livello di implementazione e con la sola eccezione di Venezia risulta essere approvato da tutti i comuni capoluogo. Un po' più indietro è il PUMS, anche se lentamente sta venendo approvato dai comuni più popolosi.

Questa evoluzione nella pianificazione riflette un impegno crescente verso la sostenibilità ma evidenzia anche la necessità di affrontare le sfide che ancora permangono, anche nella pianificazione, nel percorso verso una mobilità e un'energia più sostenibili.

| <b>COMUNE</b>             | <b>ABITANTI</b> | <b>PAESC</b>                | <b>PUMS</b>              |
|---------------------------|-----------------|-----------------------------|--------------------------|
| <i>Bassano del Grappa</i> | 42.299          | Approvato                   | Approvato                |
| <i>Belluno</i>            | 35.497          | Approvato                   | Approvato (+)            |
| <i>Conegliano</i>         | 34.656          | ND                          | Approvato                |
| <i>Padova</i>             | 207.694         | Approvato e monitorato      | Approvato (+)            |
| <i>Rovigo</i>             | 49.976          | Approvato e monitorato      | In fase di redazione     |
| <i>San Donà di Piave</i>  | 41.941          | Approvato e monitorato (+)  | Adottato                 |
| <i>Schio</i>              | 38.975          | Approvato e monitorato (+)  | In fase di redazione (+) |
| <i>Treviso</i>            | 85.770          | Approvato e monitorato      | Approvato                |
| <i>Venezia</i>            | 249.466         | Redatto                     | Adottato                 |
| <i>Verona</i>             | 255.133         | Approvato e monitorato      | Approvato (+)            |
| <i>Vicenza</i>            | 110.492         | Approvato e in monitoraggio | Approvato (+)            |



### Regolamenti edilizi

Uno dei principali fattori che contribuiscono alla formazione del PM10 è l'utilizzo delle biomasse legnose. Sebbene queste siano una fonte di energia rinnovabile, un uso improprio può avere effetti negativi sulla qualità dell'aria. Per questo motivo, Legambiente ha da tempo sostenuto l'importanza di inserire nei regolamenti edilizi il divieto di installazione di caminetti aperti nelle nuove costruzioni e ristrutturazioni. Dall'analisi dei questionari, emerge però che solo il Comune di Verona recepisce questa proposta e solo per gli edifici di nuova costruzione.

Il Comune di Padova e di Venezia hanno invece vietato l'installazione di impianti a biomassa legnosa inferiori alle 4 stelle. I Comuni di Padova, Treviso, Venezia seppur non inserendo nel regolamento edilizio l'obbligo di chiusura delle porte di edifici pubblici e di esercizi commerciali al fine di evitare dispersioni energetiche, hanno introdotto varie forme di intervento, come marchi e raccomandazioni. Il solo Comune di Vicenza invece lo ha inserito nel regolamento edilizio.

### **REGOLAMENTAZIONE FALÓ TRADIZIONALI, BARBECUE E FUOCHI D'ARTIFICIO**

Le ordinanze, sebbene rivolte principalmente ai centri abitati, devono tenere conto che, come confermato dagli studi scientifici, è ampiamente riconosciuto che per risanare l'atmosfera dell'intero bacino padano si necessita di adottare comportamenti virtuosi e sostenibili. Non si tratta solo di interventi limitati, ma di un approccio sistematico e coordinato che richiede misure restrittive su larga scala, da applicare in un territorio il più ampio possibile. Per ottenere risultati tangibili e duraturi, è imprescindibile che tali restrizioni vengano applicate senza alcuna eccezione o deroga, nemmeno per le tradizionali manifestazioni locali come i 'pan e vin', che per quanto radicate nella cultura, non possono più essere considerate un'esclusione accettabile in questa fase critica. Dall'analisi dei questionari emerge che diversi Comuni hanno iniziato a regolamentare questi fenomeni. Tra i Comuni capoluogo si segnala la mancanza di intervento di Treviso.

### **MOBILITÀ**

#### Adesione al Move-in

Il servizio Move-In (MOnitoraggio VEicoli INquinanti), attivo nella Regione Veneto all'interno dei Comuni aderenti, rappresenta un'alternativa alle tradizionali limitazioni strutturali sulla circolazione dei veicoli più inquinanti, adottate per migliorare la qualità dell'aria. Questo sistema promuove un utilizzo più consapevole del veicolo, basato sull'effettivo chilometraggio percorso e sullo stile di guida adottato, offrendo un approccio più flessibile e personalizzato. L'adesione dei Comuni all'iniziativa può essere interpretata come un tentativo di ridurre al minimo le deroghe concesse dalle ordinanze comunali, senza gravare eccessivamente sugli utenti più vulnerabili che utilizzano l'automobile in maniera sporadica.

Attualmente, tra i Comuni che hanno partecipato al sondaggio solo Bassano e Schio non hanno aderito, mentre San Donà di Piave non ha specificato risposta.



### Punti di ricarica per auto elettriche

Le auto elettriche rappresentano una soluzione fondamentale non solo per la decarbonizzazione dei trasporti, ma anche per la lotta contro l'inquinamento atmosferico, che affligge le nostre città. Gran parte delle emissioni inquinanti proviene infatti dal traffico veicolare alimentato da motori a combustione interna, soprattutto diesel e benzina.

Le auto elettriche, in quanto veicoli a zero emissioni dirette, possono ridurre drasticamente questo tipo di inquinamento, migliorando la qualità dell'aria nelle nostre città. Tuttavia, per favorire una transizione efficace verso l'elettrificazione della mobilità, è necessario un potenziamento delle infrastrutture di ricarica. Sebbene le colonnine di ricarica stiano aumentando rapidamente, questo sviluppo non è ancora sufficiente per supportare pienamente la crescita del numero di veicoli elettrici.

Dal censimento dei punti di ricarica attivi, effettuato sulla piattaforma unica nazionale, elaborata da Legambiente Veneto nella tabella che segue, si segnalano i numeri ancora deficitari di Venezia e Vicenza, tra i comuni capoluogo, con meno di 9 punti di ricarica ogni 10.000 abitanti; tra gli stessi, Treviso è il Comune che guida la classifica, con oltre 19 punti di ricarica ogni 10.000 abitanti; mentre San Donà di Piave guida la classifica assoluta con 62 punti ogni 10.000 abitanti, seppur 214 dei 260 sono concentrati in un'unica area commerciale che ha investito in quella che sarà la mobilità di domani.

| <b>Comune</b>             | <b>Abitanti</b> | <b>Num punti di ricarica attivi</b> | <b>Punti ogni 10000 abitanti</b> |
|---------------------------|-----------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| <i>Bassano del Grappa</i> | 42.299          | 43                                  | 10,17                            |
| <i>Belluno</i>            | 35.497          | 15                                  | 4,23                             |
| <i>Castelfranco</i>       | 33.194          | 41                                  | 12,35                            |
| <i>Chioggia</i>           | 47.210          | 31                                  | 6,57                             |
| <i>Conegliano</i>         | 34.656          | 33                                  | 9,52                             |
| <i>Mira</i>               | 37.633          | 21                                  | 5,58                             |
| <i>Montebelluna</i>       | 31.246          | 25                                  | 8,00                             |
| <i>Padova</i>             | 207.694         | 278                                 | 13,39                            |
| <i>Rovigo</i>             | 49.976          | 70                                  | 14,01                            |
| <i>San Donà di Piave</i>  | 41.941          | 260*                                | 62                               |
| <i>Schio</i>              | 38.975          | 31                                  | 7,95                             |
| <i>Treviso</i>            | 85.770          | 165                                 | 19,24                            |
| <i>Venezia</i>            | 249.466         | 214                                 | 8,58                             |
| <i>Verona</i>             | 255.133         | 235                                 | 9,21                             |

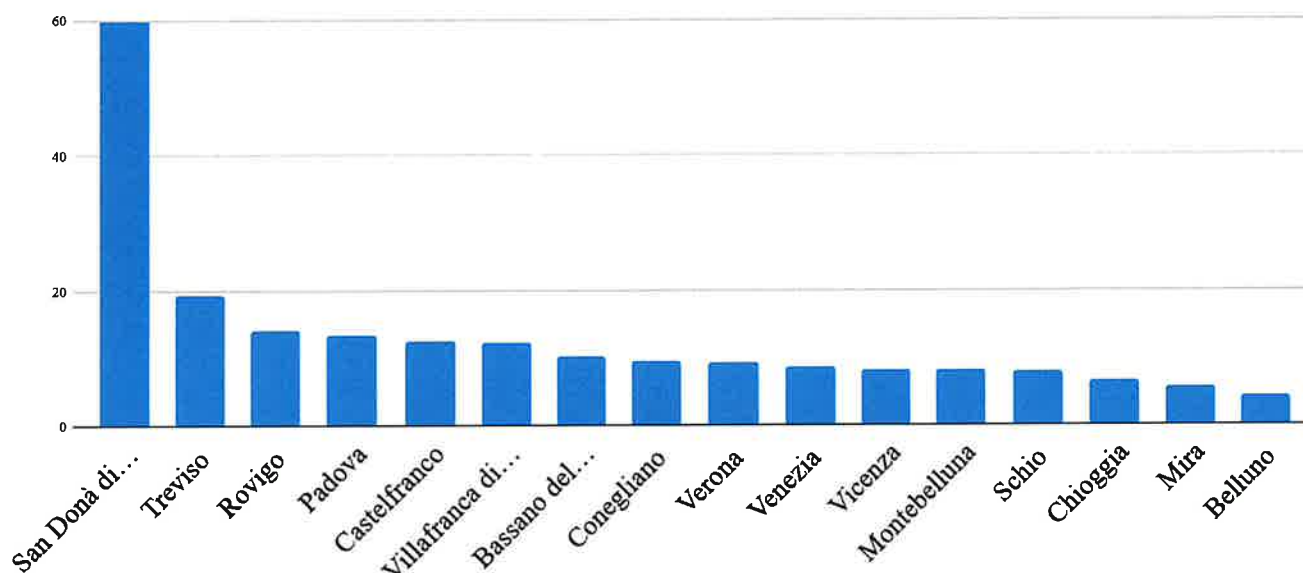


| Comune                | Abitanti | Num punti di ricarica attivi | Punti ogni 10000 abitanti |
|-----------------------|----------|------------------------------|---------------------------|
| Vicenza               | 110.492  | 90                           | 8,15                      |
| Villafranca di Verona | 32.927   | 40                           | 12,15                     |

\* di cui 214 in via laghi

Fonte: <https://www.piattaformaunica nazionale.it/idr> - elaborazione dati Legambiente Veneto

punti di ricarica ogni 10000 abitanti



### Chilometri ciclabili

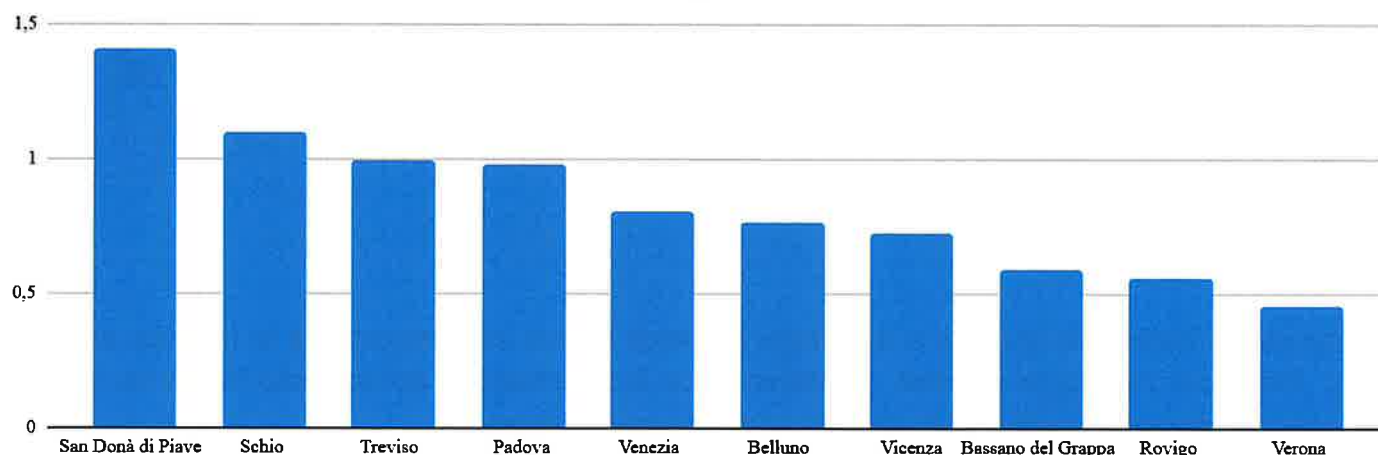
La sicurezza della rete ciclabile è uno degli elementi chiave per promuovere la mobilità sostenibile. Una maggiore sicurezza stradale rappresenta un forte incentivo all'uso della bicicletta, spingendo sempre più persone a optare per i pedali come mezzo di trasporto.

Nella tabella sono riportati i metri di pista ciclabile totali, escluse le bike lane, con indicazione dei chilometri delle ciclovie turistiche e l'indicazione in metri in rapporto alla popolazione. San Donà di Piave ha il miglior rapporto di metri ciclabili ogni 1.000 abitanti, mentre Treviso e Padova sono le migliori tra i Comuni capoluogo. Spicca in negativo il basso rapporto metri ciclabili su abitanti di Verona.



| Comune             | Abitanti | Km ciclabili totali | Km ciclovie turistiche | Metri ogni 1000 abitanti |
|--------------------|----------|---------------------|------------------------|--------------------------|
| Bassano del Grappa | 42.299   | 25,0                | 0,0                    | 0,59                     |
| Belluno            | 35.497   | 27,2                | 15,0                   | 0,77                     |
| Conegliano         | 34.656   | ND                  | ND                     | nd                       |
| Padova             | 207.694  | 203,5               | 36,0                   | 0,98                     |
| Rovigo             | 49.976   | 28,0                | 17,6                   | 0,56                     |
| San Donà di Piave  | 41.941   | 59,0                | 15,9                   | 1,41                     |
| Schio              | 38.975   | 43                  | 0,0                    | 1,10                     |
| Treviso            | 85.770   | 85,0                | 17,0                   | 0,99                     |
| Venezia            | 249.466  | 200,0               | 48,0                   | 0,80                     |
| Verona             | 255.133  | 116,0               | 21,2                   | 0,45                     |
| Vicenza            | 110.492  | 79,7                | 18,6                   | 0,72                     |

metri ciclabili ogni 1000 abitanti



### Trasporto pubblico locale

L'importanza del trasporto pubblico locale (TPL) è cruciale per affrontare la sfida dell'inquinamento atmosferico nelle nostre città. Tuttavia, ad oggi, il settore è ancora gravemente sottodimensionato e necessita di investimenti strutturali e a lungo termine per diventare una modalità di trasporto realmente competitiva e attraente per i cittadini. Un sistema di trasporto pubblico efficiente, ben integrato e accessibile contribuirebbe significativamente alla riduzione del traffico veicolare privato, con il conseguente decongestionamento delle strade urbane, la diminuzione delle emissioni inquinanti e un miglioramento generale della qualità della vita.



I fondi attualmente disponibili non sono sufficienti a sostenere una trasformazione così radicale. Ciò frena la possibilità di migliorare il servizio e di espandere la capacità, impedendo al TPL di competere efficacemente con l'auto privata come opzione di mobilità preferita. Dai dati raccolti tramite i questionari emerge che a Venezia si registra un picco significativo nell'utilizzo del trasporto pubblico locale, ma questo risultato è in gran parte legato alla particolare morfologia della città e all'afflusso massiccio di turisti nel centro storico. Tale situazione, sebbene positiva sotto il profilo dei numeri di utilizzo, non è rappresentativa della condizione generale delle altre città venete, dove il trasporto pubblico fatica ancora a imporsi come soluzione di mobilità primaria.

Perché il TPL possa realmente trasformarsi in una soluzione efficace per la mobilità sostenibile, è necessario un piano di investimenti duraturo e coraggioso che preveda l'ammodernamento delle flotte, la creazione di nuove linee, il potenziamento delle infrastrutture e la riduzione delle barriere economiche all'accesso. Solo così potrà diventare un'alternativa desiderabile e contribuire in maniera significativa alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e alla realizzazione di una mobilità sostenibile.

Di seguito abbiamo raccolto i dati del numero complessivo di passeggeri che hanno usufruito del servizio di trasporto pubblico locale e i chilometri percorsi per i Comuni che hanno partecipato all'analisi.

**Bassano:** Passeggeri 627.180 - Km percorsi 421.485 (su gomma)

**Belluno:** Passeggeri 1.991.519 - Km percorsi 724.316 (su gomma)  
variazione (2023): +9,31 sui km; -12,29% sui passeggeri

**Conegliano:** /

**Padova:** Passeggeri: 21.761.508 - Km percorsi: 7.973.633 (solo gomma)  
variazione (2023): +35% (passeggeri)

**Rovigo:** Passeggeri: 635.815 - Km percorsi: 1.021.265 (su gomma)

**Schio:** Passeggeri: 131.272 km - Km percorsi (su gomma): 215.088

**San Donà:** Passeggeri: 42.978 variazione (2023) + 16,63% Km percorsi: 105.553,90

**Venezia:** Passeggeri: 85,06 milioni - Km percorsi: 11,28 milioni (su gomma/tram/people mover),  
variazione (2023) – 3,11% (passeggeri trasportati)  
Passeggeri: 91,73 milioni - km percorsi: 4,82 milioni (in acqua), variazione (2023): – 1,34%  
(passeggeri trasportati)

**Verona:** Passeggeri: 45.066.342 - Km percorsi: 7.092.152



## Servizi di sharing

Un altro elemento fondamentale per incentivare l'intermodalità e promuovere la mobilità sostenibile è rappresentato dai servizi di sharing. Questi servizi offrono la possibilità di utilizzare un mezzo di trasporto, come biciclette, monopattini o auto, per un periodo di tempo limitato, senza la necessità di esserne proprietari. L'utente può "affittare" il mezzo per brevi spostamenti, pagando solo per il tempo di utilizzo o la distanza percorsa. Questo sistema di condivisione dei mezzi consente anche di migliorare l'efficienza degli spostamenti nelle aree urbane, integrando l'uso di trasporti pubblici con soluzioni più flessibili e accessibili. In questo modo, si crea un altro tassello per un sistema di mobilità integrata che risponde alle diverse esigenze di viaggio dei cittadini, favorendo abitudini più sostenibili e contribuendo a migliorare la qualità dell'aria.

Esistono fondamentalmente due modalità di sharing: una è il "free floating", che non prevede stazioni fisse per il prelievo e la riconsegna del mezzo, permettendo agli utenti di spostarsi con maggiore flessibilità; l'altra è quella "tradizionale", che si basa su stazioni di partenza e arrivo fisse, richiedendo una pianificazione più rigida dei tragitti. Dall'analisi dei dati emerge chiaramente che il servizio più apprezzato è il free floating, in quanto offre una maggiore libertà di movimento, risultando particolarmente vantaggioso per chi necessita di brevi spostamenti urbani senza vincoli di orario o luogo di riconsegna. Questo successo è anche incentivato dalla crescente popolarità dei monopattini elettrici, molto apprezzati, soprattutto tra i giovani, per la loro praticità e sostenibilità. Tra le città venete, spiccano le performance di Padova, e a seguire Venezia.

### Servizio "Free floating" Biciclette

| COMUNE         | MEZZI                        | UTENTI  | VIAGGI  | KM      |
|----------------|------------------------------|---------|---------|---------|
| <i>Padova</i>  | 1960<br>Di cui 990<br>e-bike | 121.135 | 411.410 | nd      |
| <i>Venezia</i> | 1000<br>Di cui 500<br>e-bike | 69.600* | 222.700 | 371.800 |
| <i>Vicenza</i> | 250                          | ND      | ND      |         |

\* da inizio servizio (2019)

### Servizio Biciclette "Tradizionale con stazioni fisse di prelievo"



| COMUNE  | MEZZI                          | UTENTI | VIAGGI | KM |
|---------|--------------------------------|--------|--------|----|
| Treviso | 352<br>di cui<br>171<br>e-bike | nd     | nd     | nd |
| Verona  | 570 di<br>cui 150<br>e-bike    | 12729  | nd     | nd |
| Vicenza | 250                            | ND     | ND     |    |

#### Servizio “Free floating” Monopattino

| COMUNE  | MEZZI | UTENTI  | VIAGGI  | KM      |
|---------|-------|---------|---------|---------|
| Padova  | 900   | 135.973 | 553.350 | nd      |
| Venezia | 400   | 75.000* | 418.400 | 828.000 |
| Verona  | 1200  | 290870  | nd      | nd      |
| Vicenza | 50    | nd      | nd      | nd      |

\*da inizio servizio (2020)

Solo Venezia ha un servizio di car sharing:

Mezzi: 45 (da inizio servizio, 2018)

Utenti iscritti: 4.626

Viaggi: 11.677 (Viaggi/anno – 2024) KM/anno percorsi: 480.000 (2024)

## **URBANISTICA E VIABILITÀ**

### Zone a Traffico Limitato, Aree pedonali e Strade Scolastiche

Gli aspetti legati alla viabilità e all'urbanistica possono giocare un ruolo determinante nella lotta contro l'inquinamento atmosferico e i suoi effetti negativi sulla salute dei cittadini.

Implementare Zone a Traffico Limitato (ZTL), aree pedonali e zone a basse emissioni, in cui la



velocità massima dei veicoli sia inferiore ai 30 km/h, si traduce in una riduzione significativa delle emissioni inquinanti. Queste misure non solo diminuiscono il traffico e l'inquinamento acustico, ma migliorano anche la qualità dell'aria, soprattutto nelle aree più densamente popolate e trafficate. Dall'analisi dei dati spiccano le città di Vicenza e Bassano per la dimensione della ZTL.

Nel 2020 è stato introdotto nel Codice della Strada (art. 3, comma 1, punto 58-bis) lo strumento della zona scolastica inteso come una zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine. A cinque anni dall'introduzione nel CdS, l'implementazione nei comuni più popolosi del Veneto procede a rilento ma ci sono segnali di una maggiore e progressiva diffusione.

| <b>Comune</b>             | <b>ZTL</b> | <b>Aree pedonali</b> | <b>Strade Scolastiche</b> |
|---------------------------|------------|----------------------|---------------------------|
| <i>Bassano del Grappa</i> | 4,65 kmq   | NO                   | 0                         |
| <i>Belluno</i>            | 0,154 kmq  | 0,01164 kmq          | 0                         |
| <i>Conegliano</i>         | 0,6 kmq    | NO                   | 5                         |
| <i>Padova</i>             | 1,3 kmq    | 0,08 kmq             | 2                         |
| <i>Rovigo</i>             | 0,1006 kmq | 0,0952 kmq           | 23                        |
| <i>San Donà di Piave</i>  | 0          | 0,01 kmq             | 0                         |
| <i>Schio</i>              | 0,0079 kmq | 0,073                | 0                         |
| <i>Treviso</i>            | 0,18 kmq   | 0,019264             | 9                         |
| <i>Venezia</i>            | 39,80kmq*  | 1,3 kmq              | 0                         |
| <i>Verona</i>             | nd         | nd                   | 77                        |
| <i>Vicenza</i>            | 5,6 kmq    | 0,23 kmq             | 10 km                     |

**\*Venezia:** \*lordi, inclusi edifici, bus turistici e mezzi pesanti; 0,20 ZTL aree centrali di Mestre, inclusi edifici; 0,02 ZTL aree centrali di Mestre, esclusi edifici



Abbiamo chiesto ai Comuni se hanno realizzato o prevedono di realizzare una pianificazione della distribuzione delle merci e della logistica di corto raggio con modalità sostenibile, considerata l'incidenza nel traffico veicolare, e dunque delle emissioni inquinanti, di questo particolare settore. Dalle risposte ricevute emerge che ancora non sono particolarmente diffuse politiche di questo tipo ad eccezione di Padova, Verona e Vicenza. Da segnalare in particolare le esperienze di Padova con il servizio di consegna sostenibile in centro storico in cargo bike (Triclò) e di Vicenza, che con "Veloce" effettua la consegna di merci in centro storico con mezzi elettrici.

| Comune                    | logistica corto raggio sostenibile |
|---------------------------|------------------------------------|
| <i>Bassano del Grappa</i> | NO                                 |
| <i>Belluno</i>            | NO                                 |
| <i>Conegliano</i>         | nd                                 |
| <i>Padova</i>             | Sì                                 |
| <i>Rovigo</i>             | NO                                 |
| <i>San Donà di Piave</i>  | NO                                 |
| <i>Schio</i>              | NO                                 |
| <i>Treviso</i>            | NO                                 |
| <i>Venezia</i>            | nd                                 |
| <i>Verona</i>             | Sì                                 |
| <i>Vicenza</i>            | Sì                                 |

## **AMBITO AGRICOLTURA E ZOOTECNIA**

### **Regolamento di Polizia rurale**

È documentato l'impatto del settore agro-zootecnico sulla qualità dell'aria, pertanto è necessario intervenire con misure che riducano il più possibile in particolare l'impatto delle pratiche di abbruciamento nella gestione dei residui colturali e a contenere le emissioni di ammoniaca derivanti dalle fertilizzazioni a base di urea e dalla gestione dei reflui zootecnici. Nella normativa regionale le misure di incentivazione di soluzioni tecnologiche basso-emissive sono affiancate da divieti di spandimento nelle condizioni atmosferiche che maggiormente favoriscono la formazione di particolato inorganico secondario. Per una più efficace azione locale è auspicabile l'adozione di una regolamentazione specifica in particolare per quei Comuni che insistono su territori a prevalenza rurale. Il Regolamento di Polizia rurale non è ancora adottato da tutti i Comuni oggetto dell'indagine



anche se esistono specifiche normative inserite in altri regolamenti.

| Comune                    | Regolamento<br>polizia rurale |
|---------------------------|-------------------------------|
| <i>Bassano del Grappa</i> | NO                            |
| <i>Belluno</i>            | Sì                            |
| <i>Conegliano</i>         | Sì                            |
| <i>Padova</i>             | NO*                           |
| <i>Rovigo</i>             | NO                            |
| <i>San Donà di Piave</i>  | Sì                            |
| <i>Schio</i>              | NO                            |
| <i>Treviso</i>            | NO                            |
| <i>Venezia</i>            | NO                            |
| <i>Verona</i>             | Sì                            |
| <i>Vicenza</i>            | Sì*                           |

**\*Padova:** Note: Nel Regolamento di Polizia urbana e per la civile convivenza in città (Regolamento approvato con D.C.C. n. 63 del 29/09/2014 e ss.mm.ii) è previsto all'art. 20 comma 3 quanto segue: "Lo spargimento di stallatico o liquame di origine animale, per la concimazione del terreno ad uso agricolo od orticolo, comporta l'obbligo di immediata aratura o vangatura a cura del proprietario o utilizzatore del fondo".

Nell'Ordinanza del Sindaco n. 58 del 27/09/2024 ha previsto dal 01/10/2024 al 15/04/2025, con il livello di allerta arancio e rosso per il PM10, il divieto di spandimento di liquami zootecnici e dei materiali ad essi assimilati, cui all'art. 2 punto 1 lettera d) dell'allegato A della D.G.R.V. n. 813/2021 facendo salvi gli spandimenti mediante iniezione o con interrimento immediato. Il Comune di Padova si è dotato di un Regolamento comunale sull'uso dei prodotti fitosanitari nelle aree frequentate dalla popolazione o da gruppi vulnerabili e nelle aree adiacenti ad esse (Regolamento approvato con D.C.C n. 33 del 27/05/2024).

**\*Vicenza:** Sì. Il Comune di Vicenza insiste in un ambito principalmente urbano ed ha quindi adottato un regolamento di polizia urbana. Si applica quanto previsto dal Piano di Azione Nitrati e da tutte le altre normative Regionali e Nazionali.

## **CONTRIBUTI ECONOMICI**

Anche i contributi economici ai cittadini svolgono un ruolo importante nel promuovere il cambiamento delle abitudini e nell'attuare politiche volte al risanamento della qualità dell'aria. Incentivi finanziari, come quelli per l'acquisto di biciclette o per l'efficientamento energetico delle abitazioni, sono fondamentali per incoraggiare comportamenti più sostenibili e ridurre le emissioni inquinanti. Tuttavia, negli ultimi anni si è osservato un progressivo abbassamento dei fondi stanziati per tali



misure, con una conseguente diminuzione dell'efficacia delle iniziative.

Nonostante ciò, vanno riconosciuti e apprezzati quei Comuni che sono riusciti a mantenere degli incentivi economici per i cittadini che scelgono di contribuire attivamente al miglioramento della qualità dell'aria. Questi Comuni rappresentano un esempio virtuoso, poiché hanno capito l'importanza di continuare a sostenere le buone pratiche ambientali, anche con risorse limitate. Grazie a tali incentivi, si è potuto incentivare l'uso di mezzi di trasporto a basse emissioni e la riduzione dell'uso di veicoli inquinanti, generando un impatto positivo sia sull'ambiente sia sulla salute pubblica. Sostenere e potenziare tali politiche è essenziale per costruire un futuro più sostenibile e garantire un'aria più pulita per tutti.

| COMUNE                    | SOSTITUZIONE CALDAIE    | ACQUISTO BICI |
|---------------------------|-------------------------|---------------|
| <i>Bassano del Grappa</i> | € 18.824,75<br>(Metano) |               |
| <i>Padova*</i>            | € 2.000                 |               |
| <i>Schio</i>              |                         | € 13.800      |
| <i>Treviso</i>            | € 2.000<br>(Metano)     |               |
| <i>Vicenza</i>            | € 3.055                 |               |

## **POLITICHE DELL'ENTE**

Anche gli enti pubblici, grazie alla presenza di figure professionali qualificate e all'implementazione di iniziative rivolte ai propri dipendenti, possono dare un contributo significativo al miglioramento della qualità dell'aria. Attraverso una gestione più consapevole dei propri consumi e l'adozione di politiche di sensibilizzazione interna, i Comuni possono ridurre l'impatto ambientale delle loro attività e promuovere comportamenti virtuosi tra i lavoratori.

Nella tabella sottostante sono riportate le principali azioni intraprese dai Comuni per migliorare la qualità dell'aria, sia attraverso la gestione dei loro consumi energetici, sia tramite iniziative dedicate ai dipendenti. Tra queste pratiche spiccano lo smart working, che riduce gli spostamenti e di conseguenza le emissioni legate al traffico; il programma "bike to work", che incentiva l'uso della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro; e la nomina di figure chiave come l'Energy Manager e il Mobility Manager, responsabili rispettivamente dell'ottimizzazione dei consumi energetici e della gestione sostenibile della mobilità aziendale; l'elaborazione di un piano di spostamenti casa lavoro



(PSCL).

| COMUNE                | MOBILITY<br>MANAGER | ENERGY<br>MANAGER | AGEVOLAZIONI PER<br>LAVORO<br>AGILE/SMART<br>WORKING | SMART WORKING<br>CON ALLERTA<br>ROSSA | PSCL  |
|-----------------------|---------------------|-------------------|------------------------------------------------------|---------------------------------------|-------|
| Bassano del<br>Grappa | NO                  | NO                | NO                                                   | NO                                    | NO    |
| Belluno               | SI                  | SI                | NO                                                   | NO                                    | NO    |
| Conegliano            | NO                  | nd                | NO                                                   | NO                                    | nd    |
| Padova                | SI                  | SI                | NO*                                                  | NO**                                  | SI*** |
| San Donà              | NO                  | NO                | NO                                                   | NO                                    | nd    |
| Rovigo                | NO                  | NO                | SI                                                   | NO                                    | SI    |
| Schio                 | NO                  | SI                | NO                                                   | NO                                    | SI*   |
| Treviso               | SI                  | NO                | SI*                                                  | NO                                    | SI**  |
| Venezia               | nd                  | SI                | NO                                                   | NO                                    | NO    |
| Verona                | SI                  | SI                | NO                                                   | NO                                    | SI    |
| Vicenza               | SI                  | NO                | NO                                                   | NO                                    | SI    |

**Padova:**

\* Non si tratta di vere e proprie agevolazioni ma in caso di attivazione di un accordo di lavoro agile viene fornito al personale il pc portatile con dotazione informatica (cuffie,mouse, doc station). All'interno del pc sono installati i programmi utilizzati ed un programma che funge da telefono.

\*\* In linea con l'Aggiornamento regionale del Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (scheda T.5.e. dell'Allegato A1 della DGRV n. 377/2025) ed in esecuzione del Regolamento sul lavoro a distanza, modificato con Deliberazione di Giunta comunale n. 2024/34/0410 del 23/07/2024, (all'art. 13 - Accesso al lavoro a distanza per esigenze organizzative di carattere straordinario, al comma 2, è stato previsto che la stessa procedura di attivazione del lavoro agile per esigenze organizzative di carattere straordinario, su autorizzazione del Direttore generale o, in caso di assenza, del Segretario, con riferimento a tutti i settori dell'ente, possa essere attivata anche in caso di problematiche ambientali, come nei periodi di allerta rossa o arancione per inquinamento atmosferico da PM10, su proposta del settore che si occupa della tutela dell'ambiente, che, in collaborazione con il settore comunale competente alla gestione delle risorse umane, indichi anche i target, i contingenti e ogni altro aspetto operativo), il Comune di Padova avvierà in via sperimentale, a partire da ottobre 2025, per i propri dipendenti la possibilità di svolgere lavoro agile nelle giornate di allerta arancio e rosso per il PM10.

\*\*\* Quali: A partire dal 2022, il Comune di Padova promuove l'iniziativa Bike to Work per i propri dipendenti, attribuendo un "Buono Mobilità" ai dipendenti che utilizzano la bicicletta muscolare o elettrica nei tragitti casa-lavoro e viceversa.

**Treviso:**

\*L'esecuzione della prestazione di lavoro agile è consentita a tutti i dipendenti, su base volontaria, mediante apposito accordo individuale. L'accesso al lavoro agile può avvenire su richiesta individuale del dipendente o per scelta organizzativa, previa adesione del dipendente.

Viene data priorità alle richieste formulate dai lavoratori che si trovano nelle condizioni individuate dall'art. 18, comma 3-bis, della



legge 22.5.2017 n. 81 o comunque in condizioni di particolare necessità, non coperte da altre misure.

\*\* Non sono previsti incentivi specifici per dipendenti comunali ma è attivo anche a Treviso “Bike to Work – IPA Marca Trevigiana”, un’iniziativa lanciata il 1° giugno 2023 su impulso di 18 Comuni dell’area di Treviso, promossa dall’Intesa Programmatica d’Area Marca Trevigiana per incentivare la mobilità sostenibile casa- lavoro. Il progetto premia con buoni spesa i lavoratori che scelgono di spostarsi in bicicletta, a piedi o in monopattino, raccogliendo punti tramite l’app “Eco Attivi”, che misura i chilometri percorsi, il numero e la lunghezza media dei tragitti e la CO2 risparmiata rispetto all’uso dell’automobile. La prima edizione ha registrato oltre 388.000 km pedalati in poche settimane, con un risparmio di oltre 58.000 kg di CO2, mentre la seconda – avviata il 21 ottobre 2024 – ha superato i 455.000 km in quattro mesi, evitando, a fine 2024, l’emissione di oltre 68.000 kg di CO2.

L’iniziativa contribuisce alla riduzione del traffico e dell’inquinamento, promuove stili di vita sani e consapevoli, e consente il monitoraggio dei percorsi ciclabili utilizzati, offrendo dati utili anche per la pianificazione urbana futura.

### Comunicazione e sensibilizzazione

Ritenendo fondamentale l’azione di sensibilizzazione sulla cittadinanza, anche a livello locale, abbiamo chiesto ai Comuni se hanno realizzato o prevedono di realizzare iniziative e/o campagne di sensibilizzazione della cittadinanza sulle politiche di miglioramento della qualità dell’aria nell’ambito dei trasporti e dell’uso delle biomasse legnose, come ad esempio seminari, pubblicità, brochure.

Solo Padova e Treviso hanno comunicato di essersi attivati in questo ambito, specificando le azioni proposte.

**Padova** nel 2024 ha realizzato, in collaborazione con l’Ulss6 e Arpav, un vademecum con alcune buone pratiche da adottare per proteggersi dall’esposizione alle sostanze inquinanti e sui comportamenti da tenere per contribuire a ridurre l’inquinamento dell’aria, sia in casa che fuori casa. A partire da ottobre 2024, la brochure è stata distribuita nelle sedi del Comune e divulgata anche attraverso i canali istituzionali, quali il sito di Padovanet. Inoltre il Comune di Padova ha collaborato con la Provincia di Padova nell’ambito del Progetto “La Provincia Respira”, divulgando i materiali informativi (locandine, segnalibri) nelle sedi del Comune e nei propri social istituzionali.

**Treviso**, in occasione delle domeniche ecologiche, istituite nei mesi tra ottobre e aprile, che prevedono la chiusura al traffico veicolare del Centro Storico, realizza info point del Comune in una delle piazze principali della città, nei quali vengono distribuiti materiali informativi e vengono date indicazioni e suggerimenti ai cittadini sui comportamenti da adottare per essere più sostenibili e contribuire al miglioramento della qualità dell’aria e dell’ambiente in generale (animali, verde, mobilità sostenibile, bike to work, utilizzo corretto delle biomasse legnose come combustibile, ecc.).

Vengono inoltre organizzati laboratori ludico-creativi di educazione ambientale rivolti a bambini, ragazzi e ai loro genitori in cui vengono anche proposti questionari a risposta multipla da fare insieme. Alla fine, vengono regalati dei piccoli gadget per ringraziare della partecipazione e stimolare l’impegno nella vita quotidiana.

Il **Comune di Schio** con altri comuni dell’alto Vicentino promuove una campagna Bike To Work incentivando la mobilità sostenibile nei percorsi casa lavoro attraverso l’uso della bicicletta o la mobilità pedonale.



**LEGAMBIENTE  
VENETO**

[www.legambienteveneto.it](http://www.legambienteveneto.it)