

AUTONOME PROVINZ  
BOZEN - SÜDTIROL



PROVINCIA AUTONOMA  
DI BOLZANO - ALTO ADIGE

---

PROVINZIA AUTONOMA DE BULSAN - SÜDTIROL

## **Inventario delle emissioni in atmosfera della Provincia di Bolzano - Relazione di sintesi**

### **Anno 2023**

Provincia Autonoma di Bolzano  
Agenzia provinciale per l'ambiente e la tutela del clima  
Ufficio Aria e rumore

## Indice

1	Introduzione.....	4
1.1	Metodologia e limitazioni.....	5
2	Classificazioni.....	7
3	Inquinanti.....	14
3.1	Ossidi di azoto (NO <sub>x</sub> ).....	14
3.2	Materiale Particolato (PM10, PM2.5).....	18
3.3	Ammoniaca (NH <sub>3</sub> ).....	21
3.4	Composti organici volatili (COV).....	22
3.5	Idrocarburi policiclici aromatici (IPA).....	24
3.6	Metalli pesanti.....	25
4	Gas climalteranti.....	26
4.1	CO <sub>2</sub> lorda e CO <sub>2</sub> netta.....	26
4.2	Emissioni di CH <sub>4</sub> .....	29
4.3	Emissioni di N <sub>2</sub> O.....	30
4.4	CO <sub>2</sub> equivalente e Global Warming Potential.....	31
4.5	CO <sub>2</sub> equivalente.....	32
4.6	Evoluzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> negli inventari.....	34
4.7	Assorbimenti di CO <sub>2</sub> .....	36
4.8	Bilancio complessivo di CO <sub>2</sub> .....	37

## Indice delle figure

Figura 1: Distribuzione percentuale delle emissioni dei macroinquinanti e gas climalteranti ripartite per macrosettore (anno 2023).....	9
Figura 2: Distribuzione percentuale delle emissioni dei microinquinanti per macrosettore (anno 2023).....	13
Figura 3: Distribuzione percentuale delle emissioni di NO <sub>x</sub> per tipo di fonte (anno 2023).....	14
Figura 4: Quota percentuale di emissioni di NO <sub>x</sub> per tipologia di veicolo sulla A22 (2023).....	15
Figura 5: Quota percentuale di emissioni di NO <sub>x</sub> da traffico per tipologia di strada in Alto Adige (2023).....	16
Figura 6: Distribuzione territoriale delle emissioni di NO <sub>x</sub> (2023).....	17
Figura 7: Distribuzione percentuale delle emissioni di PM10 per tipo di fonte (2023).....	18
Figura 8 - Distribuzione territoriale delle emissioni di PM10 (2023).....	19
Figura 9 - Confronto emissioni di PM10 per tipo di fonte nei Comuni di Bolzano e Laces (2023).....	20
Figura 10: Distribuzione percentuale delle emissioni di NH <sub>3</sub> per tipo di fonte (2023).....	21
Figura 11 - Distribuzione percentuale delle emissioni di COV per tipo di fonte (2023).....	22
Figura 12: Distribuzione percentuale delle emissioni di BaP per tipo di fonte (2023).....	24
Figura 13: Distribuzione percentuale delle emissioni di CO <sub>2</sub> lorda per per tipo di fonte (2023).....	27
Figura 14: Distribuzione percentuale delle emissioni di CO <sub>2</sub> netta per per tipo di fonte (2023).....	27
Figura 15: Quota percentuale di emissioni di CO <sub>2</sub> da traffico per tipologia di strada (2023).....	28
Figura 16: Distribuzione percentuale delle emissioni di CH <sub>4</sub> per tipo di fonte (2023).....	29
Figura 17: Distribuzione percentuale delle emissioni di N <sub>2</sub> O per tipo di fonte (2023).....	30
Figura 18: Contributo dei singoli gas climalteranti alle emissioni di CO <sub>2</sub> equivalente.....	32
Figura 19: Distribuzione percentuale delle emissioni di CO <sub>2</sub> equivalente per macrosettore (2023). 33	33
Figura 20 - Andamento delle emissioni di CO <sub>2</sub> Netta e Lorda negli anni 2005, 2007, 2010, 2013, 2015, 2019, 2022 e 2023.....	34
Figura 21 - Andamento delle emissioni di CO <sub>2</sub> equivalente e delle sue componenti negli anni 2005, 2007, 2010, 2013, 2015, 2019, 2022 e 2023.....	35
Figura 22: Assorbimento di CO <sub>2</sub> del macrosettore 11.....	36

## Indice delle tabelle

<i>Tabella 1: Emissioni di macroinquinanti negli anni 2013, 2015, 2019, 2022 e 2023.....</i>	<i>11</i>
<i>Tabella 2: Emissioni di gas climalteranti nel 2013, 2015, 2019, 2022 e 2023 (la combustione di biomassa viene considerata neutrale e quindi con emissione di CO<sub>2</sub> uguale a zero).....</i>	<i>12</i>
<i>Tabella 3: Coefficienti utilizzati per il calcolo della CO<sub>2</sub> equivalente.....</i>	<i>31</i>
<i>Tabella 4: Emissioni di CO<sub>2</sub> netta ed equivalente.....</i>	<i>37</i>

# 1 Introduzione

L'inventario delle emissioni consente di quantificare ed organizzare i dati d'emissione degli inquinanti atmosferici più rilevanti secondo la loro collocazione territoriale e temporale. Lo strumento utilizzato per la compilazione dell'inventario emissivo è INEMAR (INventario EMissioni ARia - [www.inemar.eu](http://www.inemar.eu)). Esso è un database progettato per realizzare l'inventario delle emissioni in atmosfera, attualmente utilizzato in varie regioni italiane. Il sistema permette di stimare le emissioni dei principali macroinquinanti, delle frazioni carboniose del particolato, degli idrocarburi policiclici aromatici, dei metalli pesanti e degli inquinanti aggregati (CO<sub>2</sub>eq, precursori dell'ozono e sostanze acidificanti) per numerosi tipi di attività e combustibili.

La versione all'anno 2023 dell'inventario delle emissioni prevede un aggiornamento parziale; ossia non sono state aggiornate tutte le fonti emissive, ma solamente quelle aventi una variazione annuale ritenuta più significativa. Nello specifico gli aggiornamenti hanno interessato i seguenti settori:

- traffico stradale: sono stati aggiornati i dati relativi alla composizione del parco circolante e i dati di traffico sulle principali arterie stradali;
- riscaldamento: sono stati aggiornati i dati relativi al consumo di combustibile ad uso riscaldamento sia residenziale che industriale che terziario;
- industrie: è stato aggiornato il dato del consumo di metano utilizzato per le attività industriali relativo alla quota dell'emissione diffusa;
- discariche: è stato aggiornato il quantitativo di rifiuto conferito nelle discariche attive;
- foreste: sono stati aggiornati i dati relativi alla superficie forestale, agli incendi e alle utilizzazioni del legname;
- altre sorgenti mobili: sono stati aggiornati i dati relativi al consumo di carburante nei trasporti nel settore dell'agricoltura, industriale e militare;
- estrazione e distribuzione di combustibili: sono stati aggiornati i dati relativi alla distribuzione del gas metano e della benzina per autotrazione;

é stato inoltre aggiornato il dato della popolazione, utilizzando il dato ISTAT della popolazione residente al 01/01/2024 che al momento dell'aggiornamento dell'inventario era ancora stimato.

Il presente documento rappresenta una sintesi dei risultati principali dell'inventario 2023.

## **1.1 Metodologia e limitazioni**

L'inventario delle emissioni utilizza un software che si fonda sulla metodologia definita nell'ambito del progetto CORINAIR nella sua ultima versione denominata SNAP 97 (Selected Nomenclature for sources of Air Pollution - anno 1997). La classificazione usata fa riferimento a definizione di attività sulla base delle descrizioni tecnologiche delle fonti emissive. Nel caso sia necessario passare ad una classificazione di tipo economico (ad es. emissioni derivanti dal «settore del turismo» o dal «settore delle costruzioni») è necessario procedere ad una rielaborazione completa dell'informazione o utilizzare altri metodi di aggregazione dei dati originali. La scelta di usare la metodologia SNAP all'interno dell'inventario delle emissioni è legato ad alcune motivazioni tecniche:

- si tratta di classificazioni standard usate a livello europeo per cui sono definiti fattori di emissione consolidati;
- si tratta di una metodologia usata dalle altre regioni italiane per la compilazioni degli inventari emissivi, il che ne garantisce la comparabilità almeno al livello concettuale;
- la definizione delle classi è ben definita ed evita casi di indeterminatezza, a patto che i dati alla fonte siano ben descritti.

La distribuzione spaziale delle emissioni viene eseguita in INEMAR usando l'area comunale come minima area geografica. In realtà non sempre il dato emissivo originale è disponibile a quella scala spaziale, pertanto il sistema fa uso delle cosiddette «proxy». In questo contesto si definisce proxy una informazione di appoggio con distribuzione geografica nota che aiuta a disaggregare la variabile emissiva al livello comunale accettando una approssimazione sulla base di un algoritmo ben definito. Accanto all'evidente vantaggio di consentire una distribuzione spaziale delle emissioni, l'utilizzo di proxy (come ad esempio la densità abitativa, la superficie forestale, etc.) ha tuttavia una controindicazione nel momento in cui la variabile di appoggio sia troppo approssimata ma viene comunque adottata in quanto non si dispone di informazioni migliori. Pur con tutte le limitazioni il sistema a «proxy» è utilizzato negli inventari emissivi in modo vasto e consolidato. In generale vale comunque il principio che possiede maggiore affidabilità il dato emissivo a scala provinciale, mentre aumenta l'incertezza mentre si va in maggiore dettaglio sia spaziale che di classificazione emissiva.

L'inventario INEMAR mostra la sua utilità specialmente con riferimento ai macro-inquinanti, per i quali le informazioni emissive sono più dettagliate. Sono comunque inseriti anche microinquinanti e gas climalteranti. Con riferimento a

questi ultimi - e in particolare la CO<sub>2</sub> - va fatta una attenta riflessione sull'utilizzo dei risultati. Infatti, da una parte il metodo di raccolta dati per gli inquinanti ad effetto «locale» come possono essere le polveri o gli ossidi di azoto, ha senso che venga svolto con il massimo dettaglio spaziale possibile, perché il risultato di maggiore importanza consiste nella disaggregazione spaziale e per attività tecnologica; questo risulta utile in fase di pianificazione per introdurre azioni locali per la riduzione delle emissioni. Dall'altra parte per quanto riguarda le emissioni di CO<sub>2</sub>, che è un gas ad effetto globale, sarebbe molto più importante un affidabile andamento temporale anche a discapito della disaggregazione spaziale. ***In questo INEMAR soffre di una limitazione, in quanto non è pensato per un aggiornamento a metodo costante, ma piuttosto come un sistema in cui si inserisce il maggior dettaglio disponibile per l'anno di riferimento con lo scopo di ottenere una istantanea al meglio delle informazioni correnti.*** I dati di gas climalteranti estratti da INEMAR vanno pertanto trattati con cautela, specialmente se utilizzati come termine di confronto con inventari di anni precedenti.

## 2 Classificazioni

Di seguito la lista degli inquinanti e gas climalteranti considerati, inclusa l'unità di misura adottata in INEMAR.

### Elenco Macroinquinanti

<b>Nome</b>	<b>Formula chimica</b>	<b>Unità misura</b>
Ammoniaca	NH <sub>3</sub>	[t/anno]
Composti organici volatili (non metanici)	NMCOV	[t/anno]
Monossido di carbonio	CO	[t/anno]
Biossido di zolfo	SO <sub>2</sub>	[t/anno]
Polveri < 2.5 µm	PM2.5	[t/anno]
Polveri < 10 µm	PM10	[t/anno]
Polveri totali	PTS	[t/anno]
Ossidi di azoto	NO <sub>x</sub>	[t/anno]

### Gas climalteranti (gas ad effetto serra)

<b>Nome</b>	<b>Formula chimica</b>	<b>Unità misura</b>
Anidride carbonica	CO <sub>2</sub>	[kt/anno]
Metano	CH <sub>4</sub>	[t/anno]
Protossido di azoto	N <sub>2</sub> O	[t/anno]

### Elenco microinquinanti

<b>INORGANICI</b>		
<b>Nome</b>	<b>Formula chimica</b>	<b>Unità misura</b>
Arsenico	As	[kg/anno]
Piombo	Pb	[kg/anno]
Cadmio	Cd	[kg/anno]
Cromo	Cr	[kg/anno]
Rame	Cu	[kg/anno]
Manganese	Mn	[kg/anno]
Nichel	Ni	[kg/anno]
Mercurio	Hg	[kg/anno]
Selenio	Se	[kg/anno]
Zinco	Zn	[kg/anno]
<b>ORGANICI</b>		
<b>Nome</b>	<b>Formula chimica</b>	<b>Unità misura</b>
Benzo(a)pirene	BaP	[kg/anno]
Benzo(b)fluorantene	BbF	[kg/anno]
Benzo(k)fluorantene	BkF	[kg/anno]
Idrocarburi policiclici aromatici	IPA	[kg/anno]
Policlorobifenili	PCB	[kg/anno]
Diossine/furani	PCDD/F	[mg/anno]

Nell'elaborazione dell'inventario delle emissioni si sono tenute in considerazione le fonti emissive e le relative cause. Per gli impianti soggetti ad autorizzazione alle emissioni che sono tenuti ad eseguire misure di emissione con cadenza

annuale, le emissioni sono state calcolate sulla base dei dati di analisi disponibili. Per tutti gli altri impianti e per tutte le altre fonti emmissive di cui non si dispone di dati di analisi al camino (la maggior parte delle fonti emmissive), le emissioni sono state calcolate con l'ausilio di indicatori o parametri statistici (ad es. quantità prodotte, popolazione, ecc.) e di specifici fattori di emissione riferiti alle singole attività censite. Inoltre, le fonti ed i relativi dati d'emissione sono stati aggregati in settori a diverso grado di definizione delle singole attività considerate. A tale scopo è stata utilizzata la classificazione europea (CORINAIR / SNAP 97) che aggrega le emissioni nei seguenti macrosettori:

<b>Macrosettore</b>	
1	Produzione di energia e trasformazione combustibili (ad es. teleriscaldamenti)
2	Combustione non industriale (ad es. Impianti termici domestici)
3	Combustione nell'industria (ad es. forni fusori)
4	Processi produttivi (ad es. produzione di prodotti chimici)
5	Estrazione e distribuzione combustibili (ad es. distributori di benzina)
6	Uso di solventi (ad es. attività di verniciatura)
7	Trasporto su strada
8	Altre sorgenti mobili e macchinari (ad es. traffico aereo)
9	Trattamento e smaltimento rifiuti (ad es. impianti di incenerimento rifiuti)
10	Agricoltura (ad es. l'utilizzo di erbicidi e fertilizzanti)
11	Altre sorgenti ed assorbimenti (ad es. foreste)

Per la Provincia di Bolzano sono attualmente disponibili gli inventari delle emissioni riferiti agli anni 1997, 2000, 2004, 2005, 2007, 2010, 2013, 2015, 2019, 2022 e 2023. ***È importante ricordare che nella realizzazione delle varie edizioni inventariali sono stati applicati aggiornamenti e metodiche nuove che hanno portato a modifiche dei fattori di emissione ed all'articolazione in nuove attività. Di conseguenza, in determinati settori, le emissioni non sono direttamente confrontabili tra i vari inventari.***

A partire dall'inventario 2005, per il calcolo e la gestione dei dati di emissione è stato utilizzato il sistema INEMAR (Inventario delle Emissioni in Aria). Il calcolo delle emissioni in atmosfera per inquinante è stato effettuato per le emissioni puntuali, lineari e diffuse e successivamente aggregato per comune, e per combustibile.

Di seguito si riportano in forma grafica i dati di emissione del 2023 con un confronto in forma tabellare con gli inventari immediatamente precedenti.

## Macroinquinanti e gas climalteranti

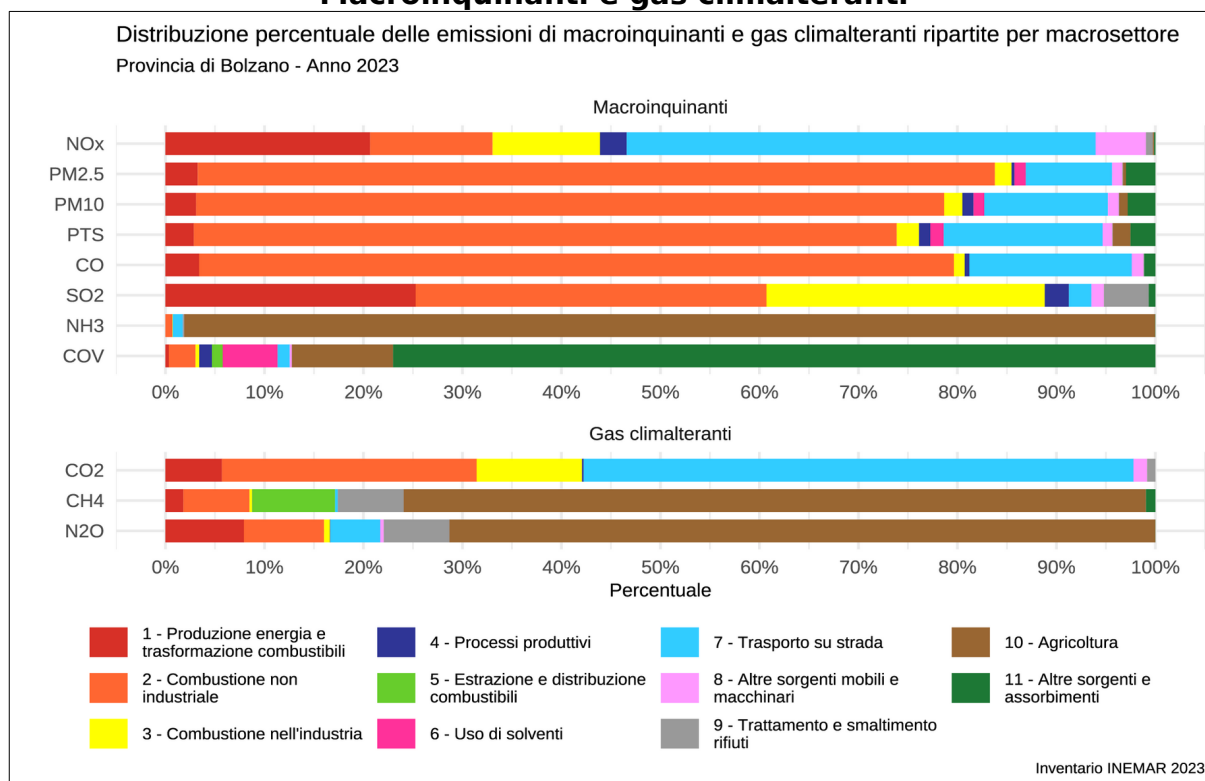


Figura 1: Distribuzione percentuale delle emissioni dei macroinquinanti e gas climalteranti<sup>1</sup> ripartite per macrosettore (anno 2023).

La CO<sub>2</sub> riportata nel grafico è la CO<sub>2</sub> netta e non tiene conto degli assorbimenti.

Dal grafico relativo ai macroinquinanti si nota come il traffico stradale ed i processi di combustione non industriale (in particolare il riscaldamento) siano i due settori con la maggior quantità di emissioni.

In particolare, è importante sottolineare che il solo traffico stradale è responsabile del 47.4% delle emissioni totali degli ossidi di azoto.

Alla combustione non industriale (Macrosettore 02) sono imputabili il 75.6% delle emissioni totali di PM10 (di cui il 96.2% dalle stufe e camini residenziali a biomassa). Le emissioni derivanti dall'Agricoltura (Macrosettore 10) costituiscono la principale causa delle emissioni di NH<sub>3</sub> (98.1% delle emissioni totali di NH<sub>3</sub>) dovute prevalentemente alla gestione dei reflui dei bovini, di N<sub>2</sub>O (71.3% delle emissioni totali di N<sub>2</sub>O) dovute anch'esse prevalentemente alla gestione dei reflui dei bovini e di CH<sub>4</sub> (75.0% delle emissioni totali di CH<sub>4</sub>), dovute soprattutto alla fermentazione enterica dei bovini. Le emissioni di CO<sub>2</sub> dipendono per il 55.6% dal traffico stradale, per il 25.7% dal riscaldamento non industriale (ossia riscaldamento terziario e residenziale), per il 10.6% dalla combustione industriale ed infine dalla combustione per la trasformazione di energia (5.7%).

<sup>1</sup> Dove non diversamente specificato con il termine CO<sub>2</sub> si fa riferimento qui alla CO<sub>2</sub> "netta" (vedi pag. 26)

Macrosettore	anno	Macroinquinante							
		CO [t]	COV [t]	NH <sub>3</sub> [t]	NO <sub>x</sub> [t]	PM10 [t]	PM2.5 [t]	PTS [t]	SO <sub>2</sub> [t]
01 – Produzione di energia e trasformazione combustibili	2013	448	79	-	1142	124	119	131	49
	2015	479	99	-	1059	122	118	127	50
	2019	493	101	-	1206	116	112	120	57
	2022	562	118	-	1134	52	51	54	53
	2023	562	118	-	1134	52	51	54	53
02 – Combustione non industriale	2013	11531	833	30	665	1134	1120	1194	132
	2015	11337	808	30	599	1128	1114	1187	122
	2019	12410	879	34	592	1234	1218	1299	72
	2022	12667	914	35	696	1275	1259	1342	82
	2023	12568	907	35	678	1265	1249	1331	75
03 – Combustione nell'industria	2013	123	64	1	338	21	19	24	175
	2015	101	56	0	319	14	13	16	106
	2019	92	45	0	491	13	12	14	68
	2022	194	134	1.5	677	32	27	43	60
	2023	178	130	1.5	596	31	26	42	59
04 – Processi produttivi	2013	47	193	-	5	44	16	50	3
	2015	66	174	-	7	23	7	26	4
	2019	76	201	0	8	28	9	32	5
	2022	80	430	-	148	19	5	22	5
	2023	80	430	-	148	19	5	22	5
05 – Estrazione e distribuzione combustibili	2013	-	314	-	-	-	-	-	-
	2015	-	259	-	-	-	-	-	-
	2019	-	351	-	-	-	-	-	-
	2022	-	380	-	-	-	-	-	-
	2023	-	366	-	-	-	-	-	-
06 – Uso di solventi	2013	-	1445	-	-	15	14	20	-
	2015	-	1419	-	-	7	7	9	-
	2019	-	1499	-	-	6	6	8	-
	2022	-	1864	-	-	18	18	25	-
	2023	-	1874	-	-	18	18	25	-
07 – Trasporto su strada	2013	4797	965	63	4804	309	229	405	8
	2015	4894	815	58	4522	278	202	373	2
	2019	3312	608	48	3408	230	158	325	5
	2022	3389	483	56	3149	248	160	353	5
	2023	2704	410	50	2597	209	135	301	5
08 – Altre sorgenti mobili e macchinari	2013	350	68	0	553	31	29	31	4
	2015	474	109	0	939	51	48	51	5
	2019	361	69	0	495	29	26	29	4
	2022	199	74	0	317	20	18	20	3
	2023	195	72	0	279	18	16	18	3
09 – Trattamento e smaltimento rifiuti	2013	11	3	3	24	1	1	1	5
	2015	3	1	3	22	0	0	0	1
	2019	5	1	3	28	0	0	0	2
	2022	8	3	7	38	1	1	1	9
	2023	9	3	7	38	1	1	1	10
10 – Agricoltura	2013	-	3899	5138	12	16	5	39	-
	2015	-	3899	5101	8	16	5	39	-
	2019	-	3453	5092	9	16	5	39	-
	2022	-	3445	4803	7	14	5	34	-
	2023	-	3445	4803	7	14	5	34	-
<b>Macrosettore</b>	<b>anno</b>	<b>CO [t]</b>	<b>COV [t]</b>	<b>NH<sub>3</sub> [t]</b>	<b>NO<sub>x</sub> [t]</b>	<b>PM10 [t]</b>	<b>PM2.5 [t]</b>	<b>PTS [t]</b>	<b>SO<sub>2</sub> [t]</b>

Macrosettore	Macroinquinante								
	anno	CO [t]	COV [t]	NH <sub>3</sub> [t]	NO <sub>x</sub> [t]	PM10 [t]	PM2.5 [t]	PTS [t]	SO <sub>2</sub> [t]
11 - Altre sorgenti ed assorbimenti	2013	39	26521	0	2	38	38	38	0
	2015	37	26520	0	2	37	37	37	0
	2019	38	25995	0	2	38	38	38	0
	2022	128	25958	1	5	45	44	45	1
	2023	189	25963	1	7	47	46	47	1
Totale	2013	17347	34383	5234	7544	1733	1590	1933	376
	2015	17392	34158	5192	7476	1675	1551	1864	290
	2019	16786	33201	5177	6237	1709	1584	1904	213
	2022	17227	33801	4904	6171	1724	1586	1937	218
	2023	16485	33717	4898	5484	1674	1551	1875	210
Variazione	13-15	0%	-1%	-1%	-1%	-3%	-2%	-4%	-23%
	15-19	-3%	-3%	0%	-17%	2%	2%	2%	-26%
	19-22	3%	2%	-5%	-1%	1%	0%	2%	2%
	22-23	-4%	0%	0%	-11%	-3%	-2%	-3%	-4%
Macrosettore	anno	CO [t]	COV [t]	NH <sub>3</sub> [t]	NO <sub>x</sub> [t]	PM10 [t]	PM2.5 [t]	PTS [t]	SO <sub>2</sub> [t]

Tabella 1: Emissioni di macroinquinanti negli anni 2013, 2015, 2019, 2022 e 2023

Macrosettore	Gas climalterante			
	anno	CO <sub>2</sub> netta [kt]	CH <sub>4</sub> [t]	N <sub>2</sub> O [t]
01 - Produzione di energia e trasformazione combustibili	2013	106	183	56
	2015	108	256	57
	2019	113	252	68
	2022	115	308	57
	2023	115	308	57
02 - Combustione non industriale	2013	569	986	53
	2015	473	979	52
	2019	405	1101	55
	2022	542	1144	60
	2023	519	1134	59
03 - Combustione nell'industria	2013	260	7	3
	2015	261	13	3
	2019	311	15	3
	2022	287	46	5
	2023	215	44	4
04 - Processi produttivi	2013	2	0	0
	2015	3	1	0
	2019	3	1	0
	2022	3	1	0
	2023	3	1	0
05 - Estrazione e distribuzione combustibili	2013	-	3104	-
	2015	-	2747	-
	2019	-	1538	-
	2022	-	1460	-
	2023	-	1420	-
07 - Trasporto su strada	2013	1179	88	39
	2015	1139	69	39
	2019	1108	50	42
	2022	1276	53	43
	2023	1121	46	36
Macrosettore	anno	CO <sub>2</sub> netta [kt]	CH <sub>4</sub> [t]	N <sub>2</sub> O [t]

Macrosettore	anno	Gas climalterante		
		CO <sub>2</sub> netta [kt]	CH <sub>4</sub> [t]	N <sub>2</sub> O [t]
08 - Altre sorgenti mobili e macchinari	2013	51	2	5
	2015	86	2	6
	2019	47	1	4
	2022	31	1	3
	2023	28	1	3
09 - Trattamento e smaltimento rifiuti	2013	12	1937	31
	2015	15	1711	37
	2019	18	1124	47
	2022	16	747	48
	2023	17	1128	48
10 - Agricoltura	2013	-	13384	553
	2015	-	13384	541
	2019	-	13384	544
	2022	-	12719	516
	2023	-	12719	516
11 - Altre sorgenti ed assorbimenti	2013	-	144	0
	2015	-	144	0
	2019	-	144	0
	2022	-	159	0
	2023	-	162	0
<b>Totale</b>	<b>2013</b>	<b>2179</b>	<b>19835</b>	<b>741</b>
	<b>2015</b>	<b>2085</b>	<b>19307</b>	<b>735</b>
	<b>2019</b>	<b>2004</b>	<b>17611</b>	<b>763</b>
	<b>2022</b>	<b>2271</b>	<b>16637</b>	<b>732</b>
	<b>2023</b>	<b>2017</b>	<b>16964</b>	<b>724</b>
<b>Variazione</b>	<b>13-15</b>	<b>-4%</b>	<b>-3%</b>	<b>-1%</b>
	<b>15-19</b>	<b>-4%</b>	<b>-9%</b>	<b>4%</b>
	<b>19-22</b>	<b>13%</b>	<b>-5%</b>	<b>-4%</b>
	<b>22-23</b>	<b>-11%</b>	<b>2%</b>	<b>-1%</b>
Macrosettore	anno	CO <sub>2</sub> netta [kt]	CH <sub>4</sub> [t]	N <sub>2</sub> O [t]

Tabella 2: Emissioni di gas climalteranti nel 2013, 2015, 2019, 2022 e 2023 (la combustione di biomassa viene considerata neutrale e quindi con emissione di CO<sub>2</sub> uguale a zero).

Il valore della CO<sub>2</sub> riportata nella tabella è riferito alla CO<sub>2</sub> netta e non tiene conto degli assorbimenti.

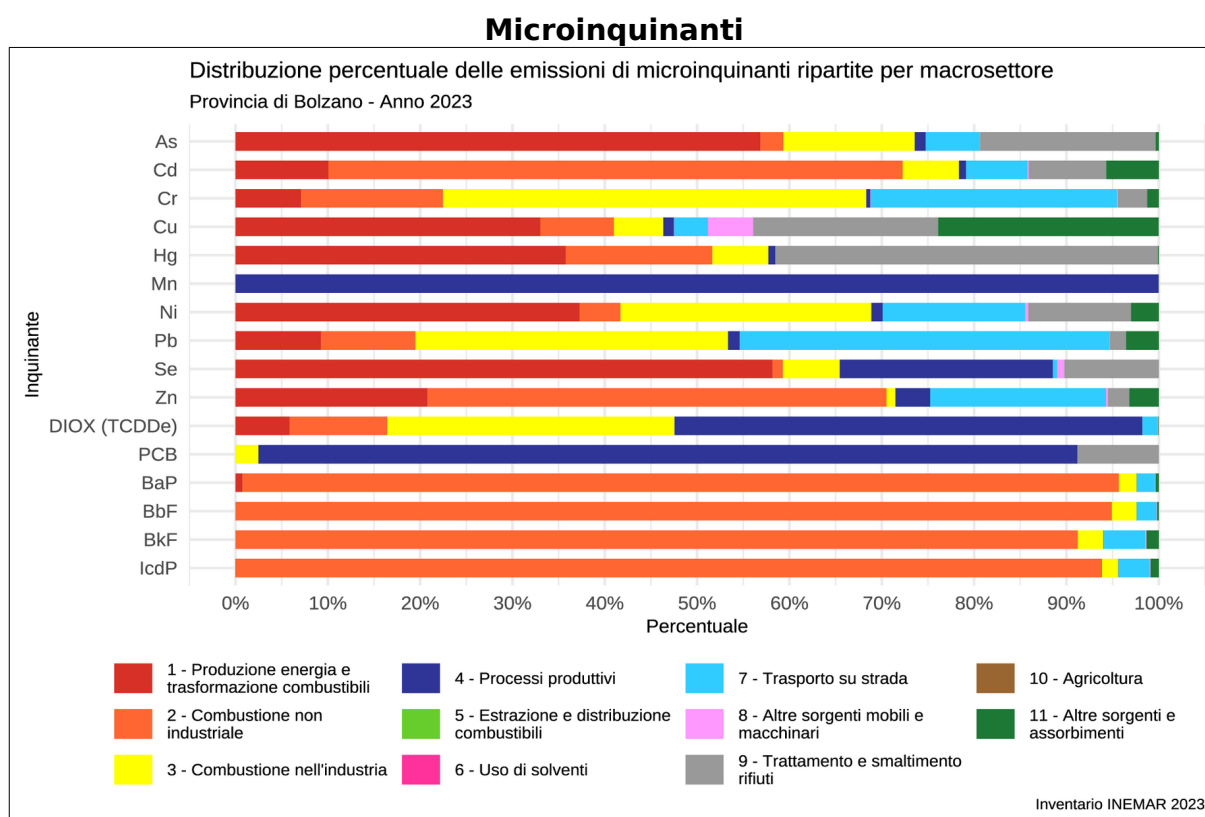


Figura 2: Distribuzione percentuale delle emissioni dei microinquinanti per macrosettore (anno 2023)

Il macrosettore che produce la maggiore quantità di emissioni di microinquinanti è il Macrosettore 02 - Combustione non industriale (responsabile del 50.2% delle emissioni totali di microinquinanti), seguita dal Macrosettore 07 - Trasporto su strada (responsabile del 17.3% delle emissioni totali di microinquinanti) e dal Macrosettore 01 - Produzione energia e trasformazione di combustibili (responsabile del 14.5% delle emissioni totali di microinquinanti). Fanno l'eccezione il PCB e manganese prodotti quasi esclusivamente dal Macrosettore 04 - processi produttivi, macrosettore che è anche responsabile del 23.1% delle emissioni totali di selenio e del 50.7% delle emissioni totali di diossine.

### 3 Inquinanti

Un quadro di maggiore dettaglio sulle emissioni lo si può ottenere dall'analisi per singolo inquinante atmosferico di seguito riportata.

#### 3.1 Ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>)

Gli ossidi di azoto (NO e NO<sub>2</sub>) sono irritanti per gli organi respiratori e concorrono alla formazione di piogge acide. Il loro contributo è inoltre importante nella formazione di materiale particolato secondario (PM) e nella formazione di ozono nella troposfera (O<sub>3</sub>).

La formazione di NO<sub>x</sub> trova origine anch'essa nei processi di combustione ed in particolare in quelli in cui sono raggiunte alte temperature. La fonte principale è il traffico stradale (Figura 3) per il quale le sempre più stringenti norme europee sui limiti di emissione degli autoveicoli spingono ad importanti migliorie dei motori e del trattamento dei gas di scarico.

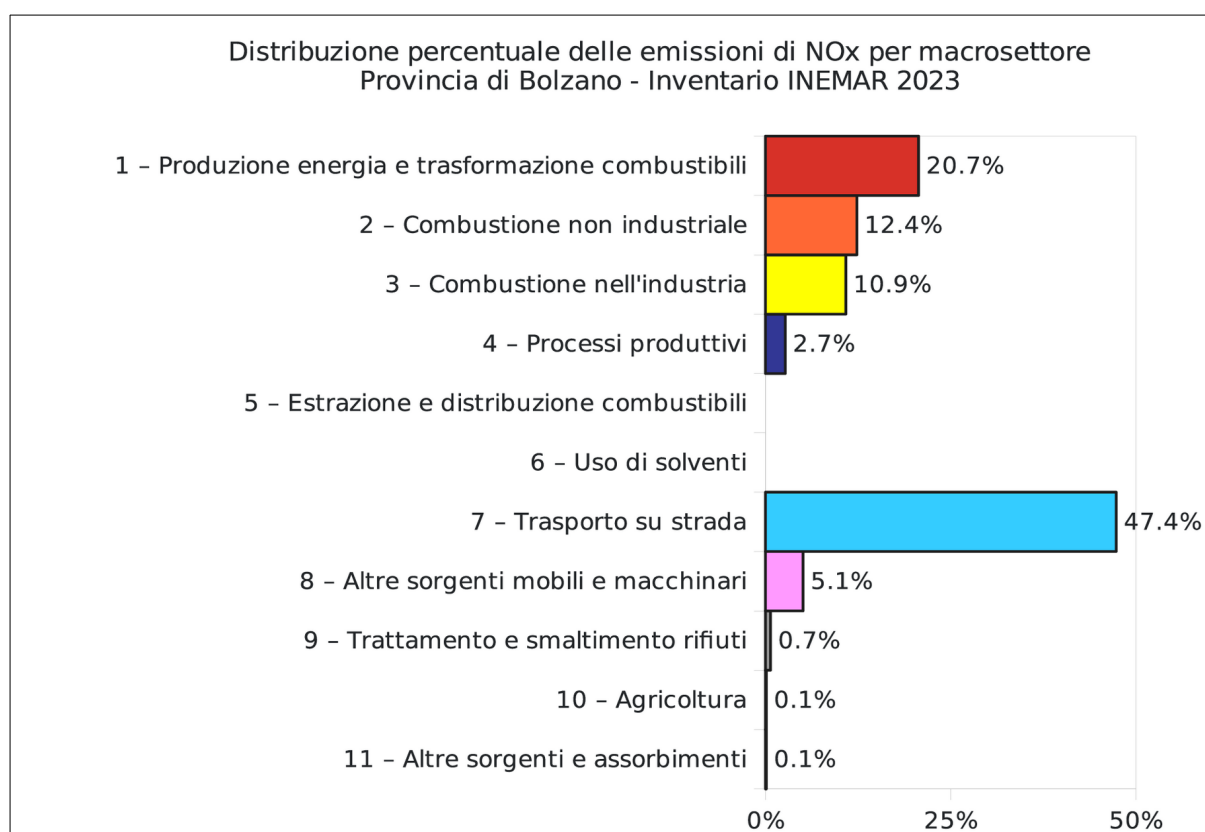


Figura 3: Distribuzione percentuale delle emissioni di NO<sub>x</sub> per tipo di fonte (anno 2023)

Le migliorie più significative nel settore della riduzione delle emissioni derivano dalle cosiddette "classi euro" ed in particolare, per quanto concerne gli NO<sub>x</sub>, da

quanto previsto per la classe Euro6 in quanto impongono importanti riduzioni delle emissioni di NO<sub>x</sub>.

La maggior parte dei costruttori di mezzi leggeri e pesanti hanno in commercio veicoli di classe Euro6 che montano un sistema di abbattimento degli ossidi azoto nei gas di scarico conosciuto con il nome di SCR (Selective Catalytic Reduction). Gli ossidi di azoto, tramite questo sistema a base di urea (AdBlue), sono trasformati in azoto molecolare e vapore acqueo.

Come sopra già riportato, il traffico su gomma ha una grandissima influenza sulle emissioni di NO<sub>x</sub>. In tale contesto vi è da rilevare come la A22 nel tratto altoatesino da Brennero a Salorno rappresenti di gran lunga l'arteria di traffico più importante a livello provinciale: il 44% delle emissioni di NO<sub>x</sub> dell'autostrada nel tratto altoatesino è riconducibile al traffico pesante.

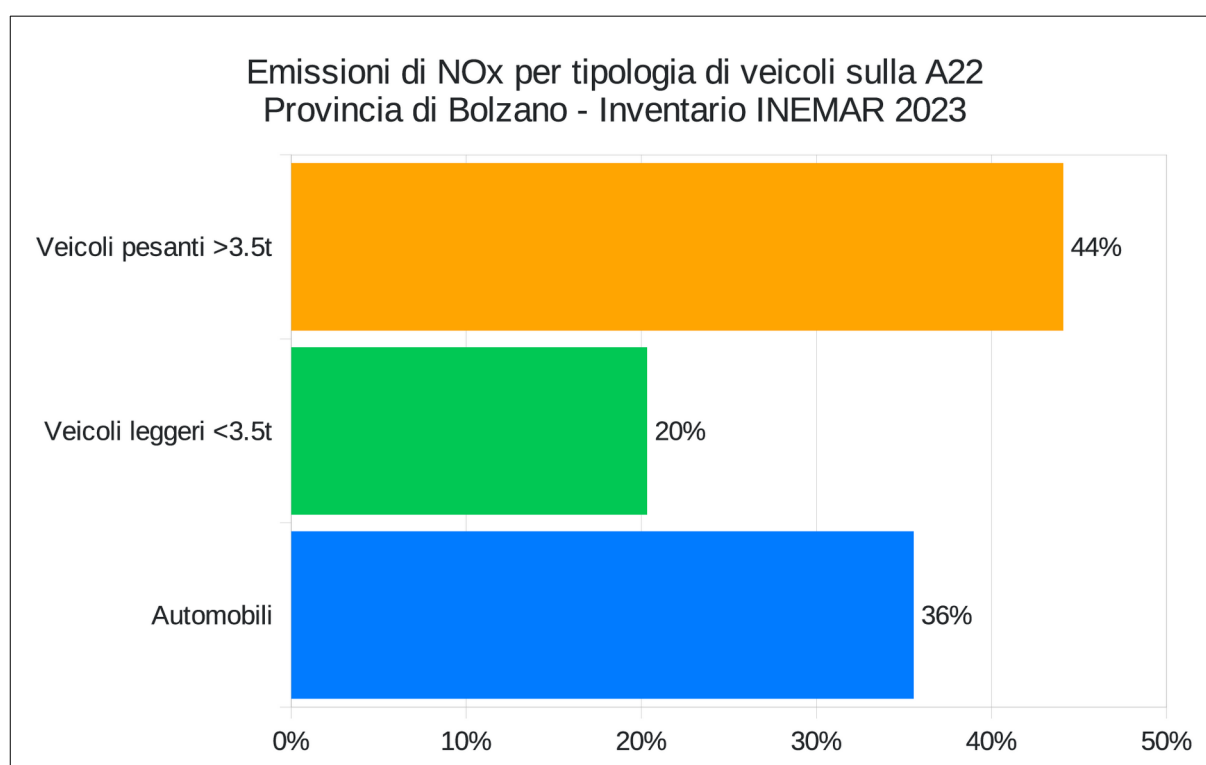
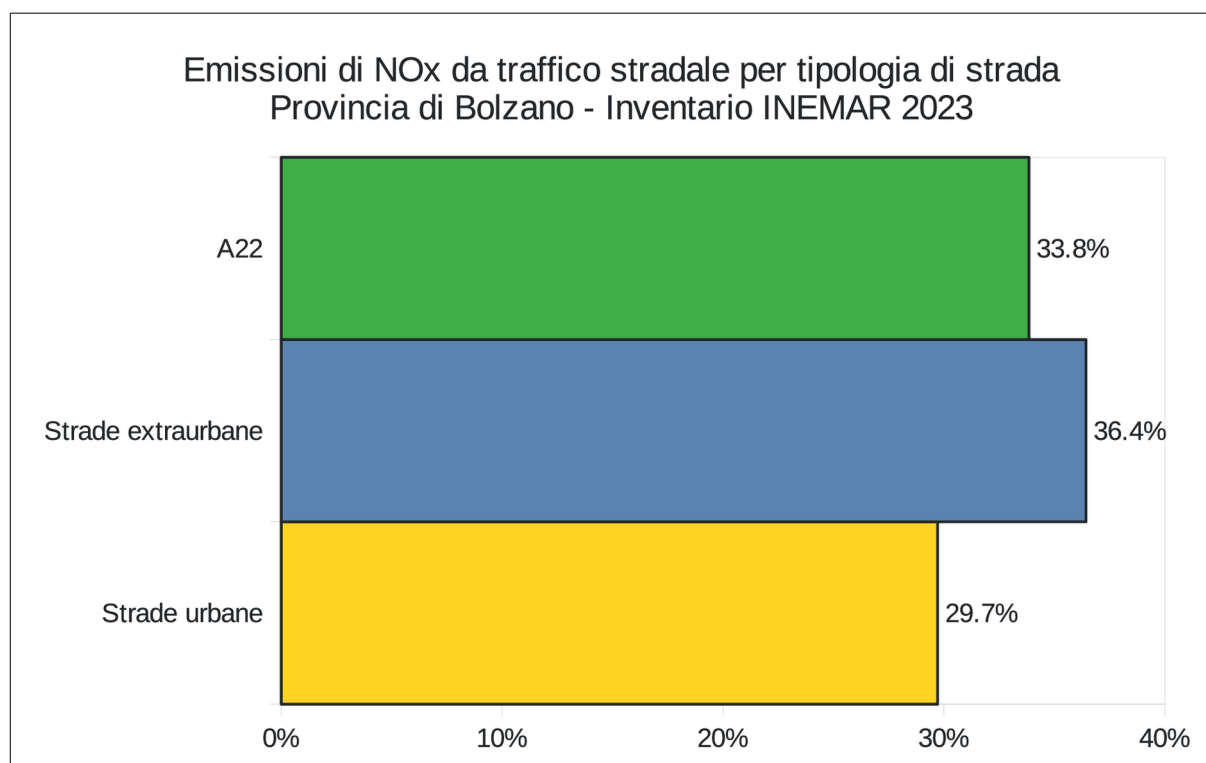


Figura 4: Quota percentuale di emissioni di NO<sub>x</sub> per tipologia di veicolo sulla A22 (2023)

Il rapporto tra emissioni derivanti dal traffico pesante e da quello leggero è soggetto a modificarsi negli anni, perché il tasso di ricambio dei veicoli pesanti circolanti in autostrada è decisamente più alto di quello delle autovetture.

In ogni caso sull'asse del Brennero allo stato attuale la presenza di veicoli Euro 6 è prevalente sia per quanto riguarda gli automezzi leggeri che per i pesanti.

L'importanza delle emissioni derivanti dal traffico circolante sull'autostrada del Brennero sul bilancio complessivo delle emissioni di NO<sub>x</sub> emerge in modo chiaro dal confronto con le altre strade presenti sul territorio provinciale.



*Figura 5: Quota percentuale di emissioni di NO<sub>x</sub> da traffico per tipologia di strada in Alto Adige (2023)*

Rispetto all'inventario precedente si registra uno spostamento della maggiore percorrenza e di conseguenza emissioni in atmosfera dalle strade urbane alle strade extraurbane. Questo è dovuto alla variazione del traffico registrato sulle spire contatraffico posizionate sulle strade extraurbane in gestione alla Provincia e alla conseguente variazione del traffico che si propaga in maniera differente sulle strade sprovviste di contatraffico dove è necessario effettuare un bilancio ai nodi per determinare il flusso di traffico in transito. In merito a queste variazioni va osservato che, in fase di validazione, i transiti sono stati confrontati con gli analoghi del 2022 al fine di individuare possibili anomalie. Si può ritenere che una variazione del TGM tra i due anni fino al 5% in positivo o negativo sia dovuta alla normale oscillazione di traffico da un anno con l'altro; variazioni superiori sono invece state analizzate singolarmente per capire se erano dovute effettivamente ad una variazione di traffico più consistente o se erano dovute a malfunzionamenti delle spire. Nel caso di variazioni anomale o evidente malfunzionamento della stazione contatraffico, sono stati mantenuti i dati del

2022. Tutto questo processo ha comunque introdotto alcune variazioni a livello dell'intera rete stradale, le quali hanno prodotto la differenza di attribuzione del traffico sopra descritta.

Per quanto riguarda la superstrada MeBo, questa contribuisce per il 3.1% alle emissioni di  $\text{NO}_x$  dovute al traffico stradale.

Anche la mappa di distribuzione territoriale evidenzia in modo inequivocabile la forte influenza del traffico stradale sul bilancio delle emissioni di  $\text{NO}_x$ .

Gli impianti di combustione emettono quasi esclusivamente ossidi di azoto sotto forma di NO che, una volta liberati in atmosfera, possono partecipare a reazioni chimiche trasformandosi in  $\text{NO}_2$ . La reazione chimica più importante è quella che coinvolge l'NO e l'ozono ( $\text{O}_3$ ) e che vede come prodotti finali l' $\text{NO}_2$  e l'ossigeno ( $\text{O}_2$ ). In tal modo, una forte presenza di NO può avere effetti positivi ai fini dell'abbattimento dell'ozono troposferico, ma da tale situazione vi sarà da aspettarsi un aumento delle concentrazioni di  $\text{NO}_2$ . In direzione opposta interviene poi la reazione che vede la riduzione dell' $\text{NO}_2$  in NO; reazione attraverso la quale, con l'apporto energetico delle radiazioni solari e la presenza di radicali liberi, si ottiene un aumento delle concentrazioni di  $\text{O}_3$ . Queste interdipendenze tra varie sostanze presenti in atmosfera fa sì che le concentrazioni di NO e di  $\text{NO}_2$  possano variare anche in modo non direttamente dipendente dalla presenza di fonti emissive di  $\text{NO}_x$ .

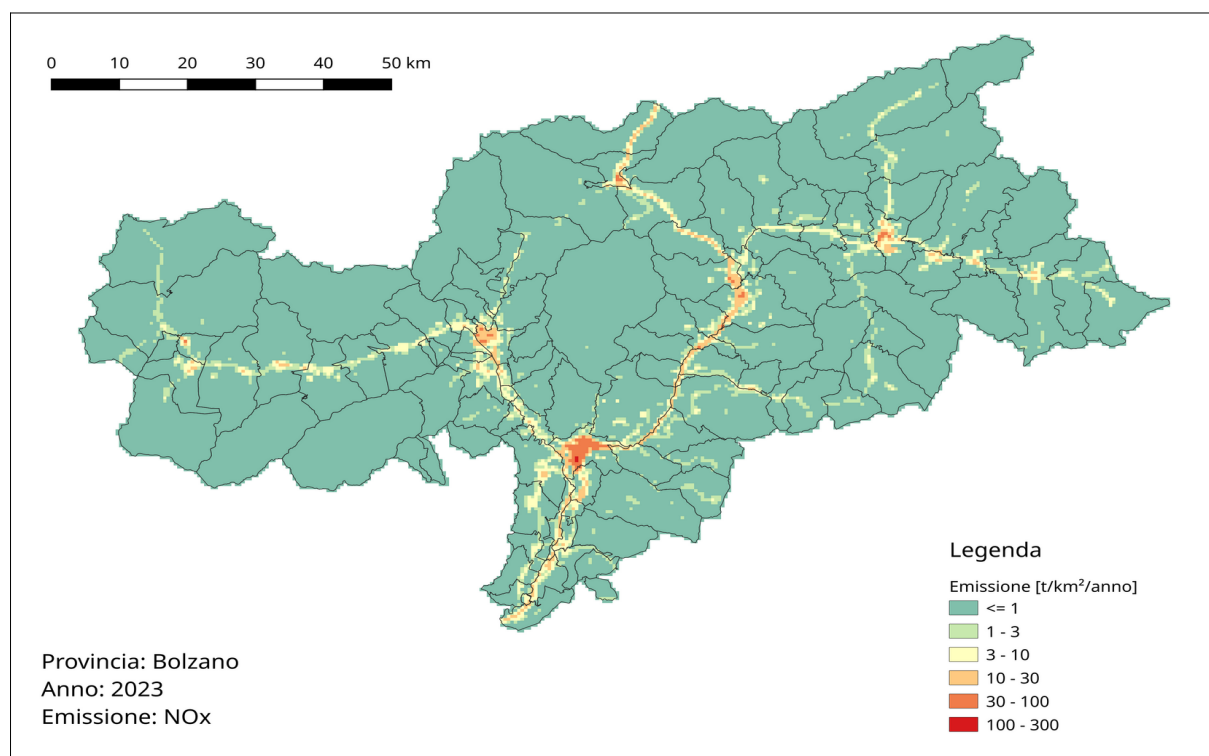


Figura 6: Distribuzione territoriale delle emissioni di  $\text{NO}_x$  (2023)

### 3.2 **Materiale Particolato (PM10, PM2.5)**

Per definizione PM10 e PM2.5 è il materiale particolato (PM) che penetra attraverso un ingresso dimensionato con un'efficienza di penetrazione del 50% per particelle con un diametro aerodinamico di 10, ovvero 2.5  $\mu\text{m}$ . Queste particelle sono particolarmente dannose per la salute in quanto riescono a penetrare fin nelle parti più profonde dei polmoni. La loro composizione è assai variegata e dipende molto dal processo in cui le stesse sono prodotte, ricordiamo ad esempio il nero fumo prodotto dai veicoli diesel o la combustione del legno, ma anche fonti naturali come il polline o la sabbia desertica. Vi sono poi i processi di formazione di particolato secondario in atmosfera a cui ad esempio partecipa l'ammoniaca rilasciata dalle attività agricole. La composizione del particolato è decisiva in relazione alla tossicità dello stesso. Si ha così che particelle contenenti metalli pesanti o idrocarburi policiclici aromatici (IPA) sono particolarmente dannose per la salute. Un ulteriore aspetto in relazione alla tossicità delle particelle è dato dalla loro dimensione perché le particelle più fini possono penetrare più profondamente fino a raggiungere anche gli alveoli polmonari. Da qui la necessità di individuare anche il PM2.5 come sostanza inquinante.

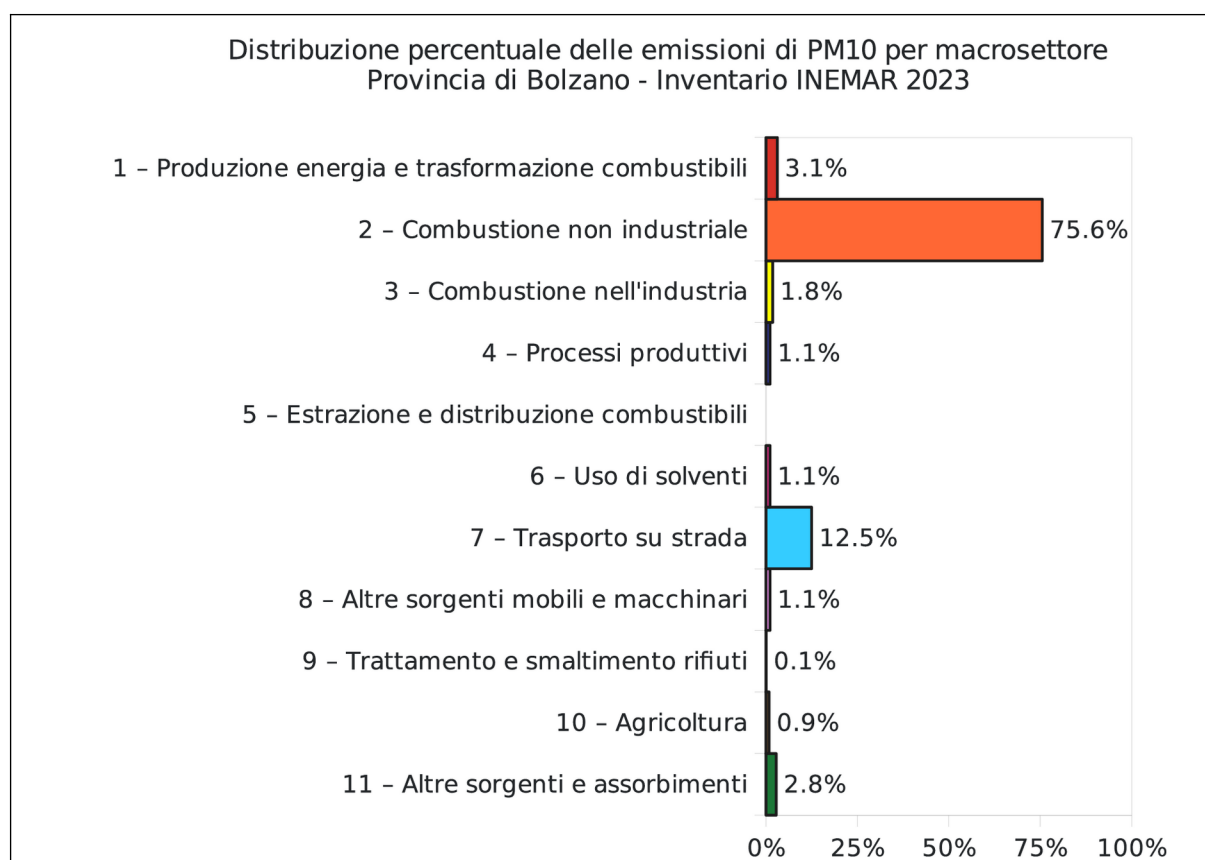


Figura 7: Distribuzione percentuale delle emissioni di PM10 per tipo di fonte (2023)

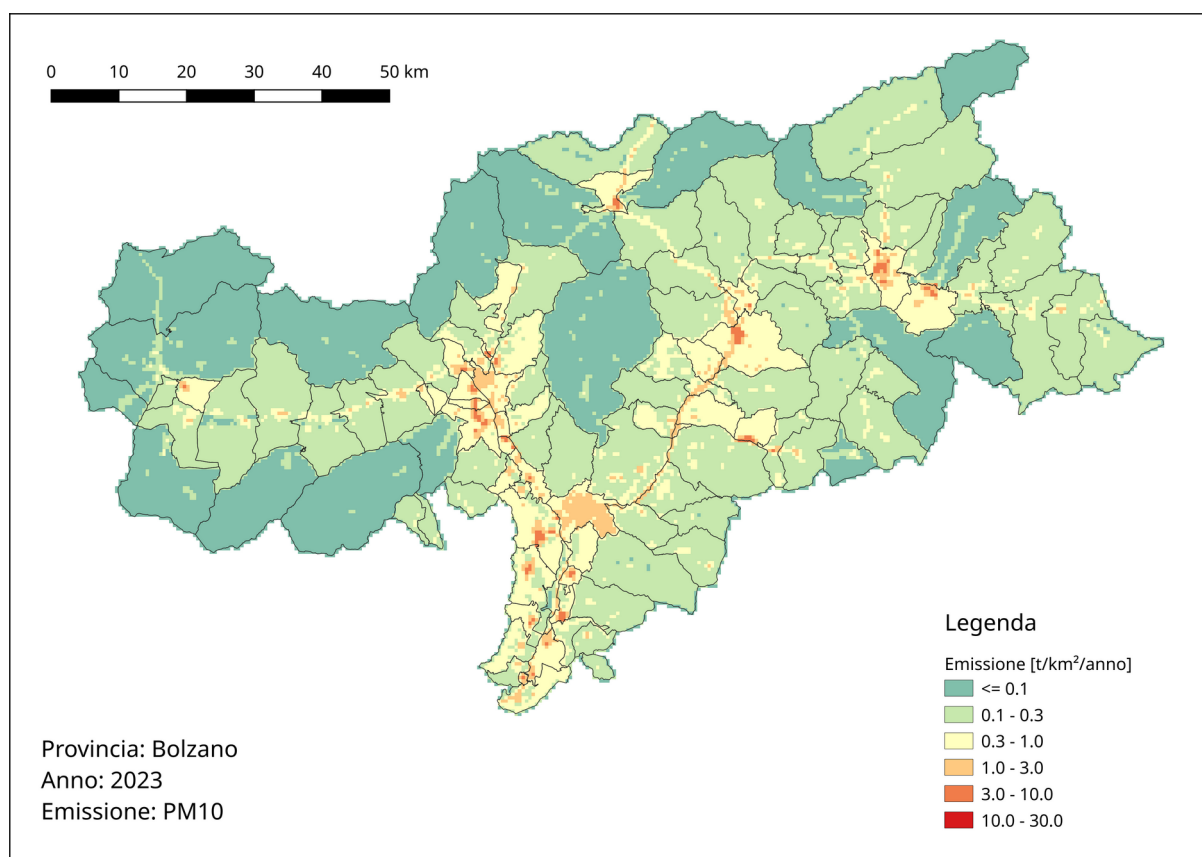
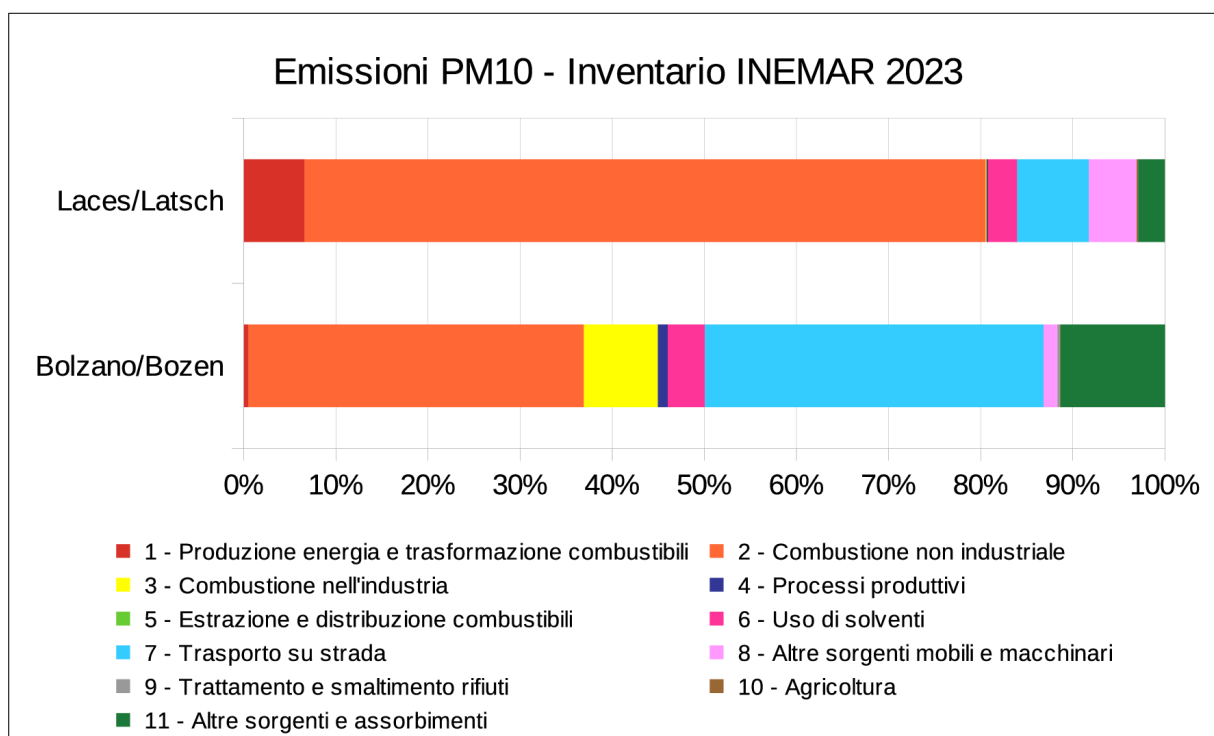


Figura 8 - Distribuzione territoriale delle emissioni di PM10 (2023)

La combustione della legna è molto più diffusa nei comuni rurali piuttosto che in quelli fortemente urbanizzati. Infatti, se si confronta un piccolo centro abitato montano con la città di Bolzano si ottengono due bilanci emissivi decisamente diversi in relazione alle fonti maggiormente responsabili dell'emissione di PM10. Anche la distribuzione territoriale delle emissioni di PM10 rende visibile come la presenza di impianti a biomassa nelle zone rurali renda meno evidente la concentrazione delle fonti emissive nei maggiori centri abitati e lungo le arterie di traffico offrendo quindi un quadro più variegato di quello che ad esempio caratterizza le emissioni di NO<sub>x</sub>.

A titolo di esempio si riporta di seguito il grafico rappresentante i valori delle emissioni di PM10 suddivise per macrosettore dell'inventario INEMAR 2023 per i Comuni di Laces e Bolzano.



*Figura 9 - Confronto emissioni di PM10 per tipo di fonte nei Comuni di Bolzano e Laces (2023)*

### 3.3 Ammoniaca (NH<sub>3</sub>)

L'ammoniaca è un gas incolore ed intensamente odoroso, tossico per l'uomo. Esso si forma essenzialmente nei processi di decomposizione degli escrementi animali e, per tale ragione, all'interno dell'inventario delle emissioni la fonte principale è l'agricoltura. In atmosfera l'NH<sub>3</sub> reagisce con gli acidi per formare sali di ammonio che concorrono alla formazione del particolato secondario.

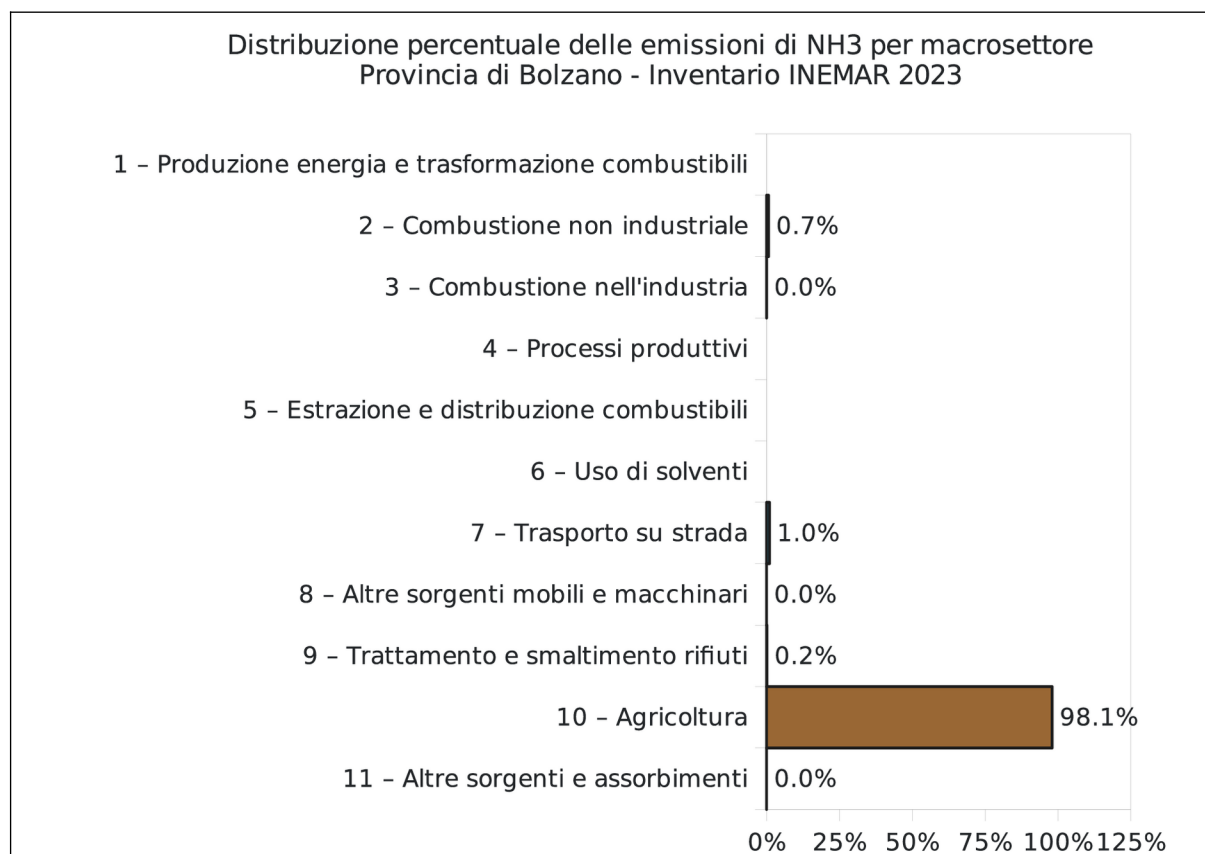


Figura 10: Distribuzione percentuale delle emissioni di NH<sub>3</sub> per tipo di fonte (2023)

### 3.4 Composti organici volatili (COV)

Vengono definiti composti organici volatili i composti organici che alla temperatura di 20°C hanno una pressione di vapore di 0.01 kPa. Con l'acronimo NMCOV vengono definiti i COV non metanici, ovvero senza CH<sub>4</sub>. Nell'inventario delle emissioni il CH<sub>4</sub> viene calcolato a parte e quindi per COV si intendono in realtà i NMCOV. I COV giocano un ruolo importante nella formazione dell'ozono troposferico in quanto entrano a far parte della catena reattiva che porta alla formazione dello stesso.

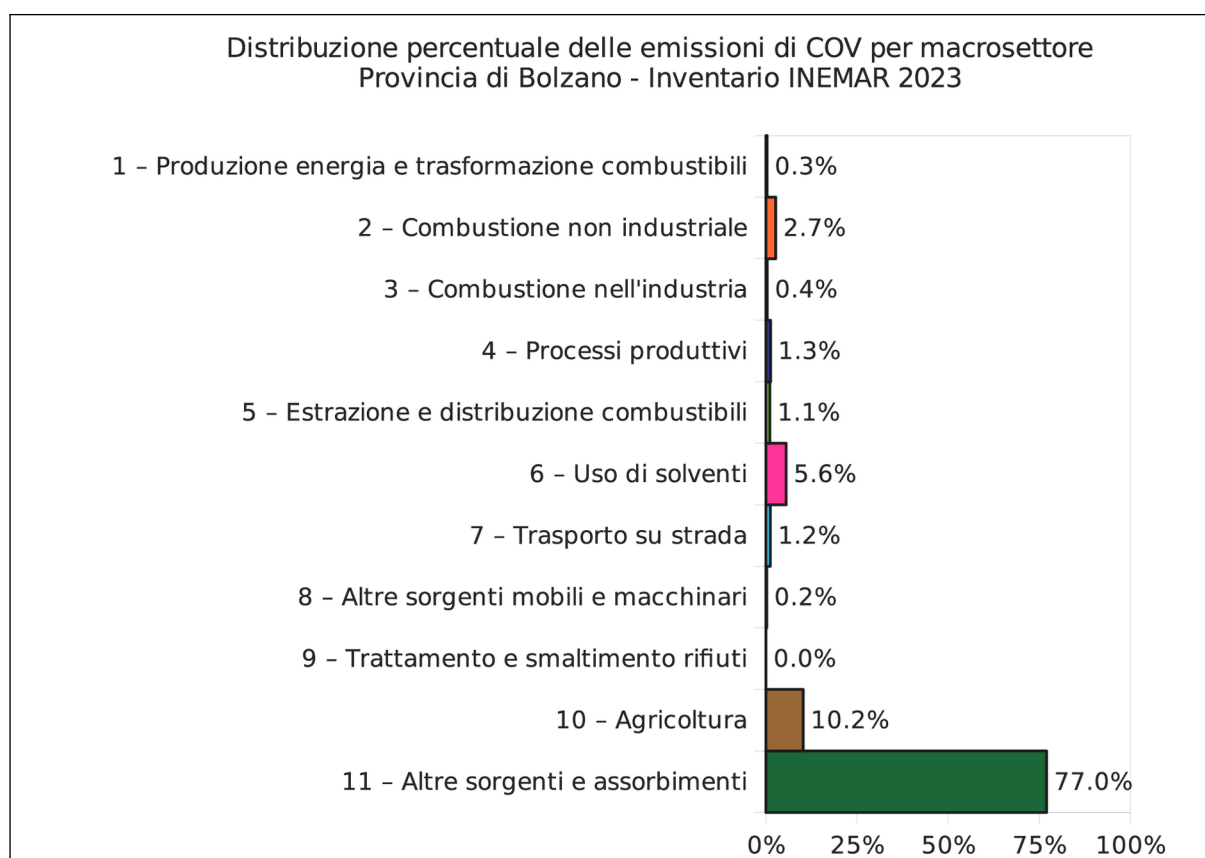


Figura 11 - Distribuzione percentuale delle emissioni di COV per tipo di fonte (2023)

Nella famiglia dei COV troviamo anche il benzene per il quale le norme prevedono anche un valore limite per la qualità dell'aria. Si tratta di una sostanza liquida incolore dall'odore caratteristico che viene aggiunta alla benzina al fine di aumentarne il numero di ottani. Essendo che lo stesso evapora facilmente, si hanno emissioni di benzene durante le operazioni di travaso nelle stazioni di servizio o anche semplicemente dal suo utilizzo come carburante da autotrazione.

In Alto Adige, la principale fonte emissiva di COV è costituita dalla vegetazione ed in particolare dalle foreste di conifere, che emettono notevoli quantità di terpeni, e dalle coltivazioni agricole. Le emissioni antropiche di COV sono generate principalmente nei processi di combustione domestica, dal traffico motorizzato e dall'utilizzo di vernici e solventi.

Con l'introduzione della direttiva 1999/13/CE riguardante la limitazione delle emissioni di COV da determinate attività produttive ed impianti e con l'introduzione di norme per la commercializzazione l'utilizzo di prodotti vernicianti a basso contenuto di solventi si sono poste le basi per una notevole riduzione delle emissioni di tale inquinante. L'introduzione dei motori ad iniezione e dei catalizzatori, nonché degli impianti di recupero dei gas di benzina presso i distributori hanno dato un ulteriore contributo in tale senso.

### 3.5 Idrocarburi policiclici aromatici (IPA)

Con l'acronimo IPA si intende una famiglia di idrocarburi costituiti da due o più anelli aromatici, quali quello del benzene, uniti fra loro in un'unica struttura generalmente piana. Così come per il CO, gli IPA si formano generalmente nei processi di combustione a causa di un'incompleta o cattiva ossidazione dei composti del carbonio. L'organizzazione IARC (1987) ha classificato diversi IPA come possibilmente cancerogeni, mentre il benzo(a)pirene è stato classificato come cancerogeno accertato. Il B(a)P - benzo(a)pirene è stato scelto come inquinante rappresentante dell'intera famiglia e come tale viene anche analizzato nelle stazioni di misura di qualità dell'aria.

In Alto Adige, la fonte principale delle emissioni di IPA è costituita dalla combustione domestica ed in particolare dai piccoli impianti a biomassa (legna da ardere) che non dispongono di alcun sistema di regolazione automatica del caricamento e della combustione. Questi impianti vengono spesso utilizzati in modo non ottimale a causa di una cattiva regolazione della combustione che porta ad una combustione incompleta in carenza di ossigeno e quindi alla produzione di notevoli quantità di inquinanti.

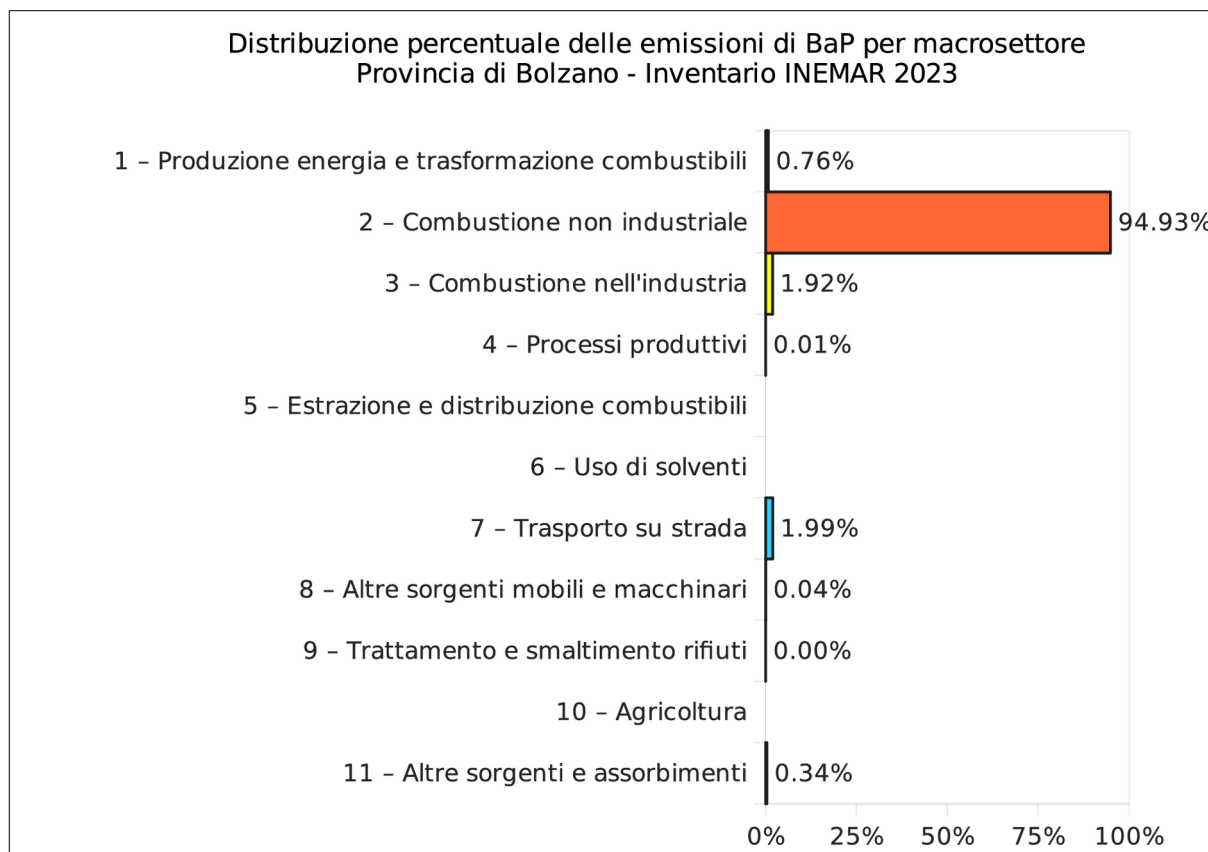


Figura 12: Distribuzione percentuale delle emissioni di BaP per tipo di fonte (2023)

### **3.6 Metalli pesanti**

Le maggiori concentrazioni di metalli pesanti nell'aria vengono di norma registrate nelle vicinanze di grandi insediamenti industriali. In Alto Adige vi è solo la zona produttiva di Bolzano che ospita alcune industrie di un certo rilievo. Tali industrie, avendo adottato le tecniche di abbattimento delle emissioni previste dalle norme, non contribuiscono in modo rilevante all'emissione di metalli pesanti. La sostituzione del piombo tetraetile delle benzine ha eliminato una delle maggiori fonti emissive di piombo. Anche il divieto d'utilizzo del carbone ha permesso di eliminare un'altra fonte emissiva.

## 4 Gas climalteranti

I gas climalteranti contribuiscono all'effetto serra terrestre e quindi all'aumento delle temperature medie a livello mondiale.

La sostanza di maggior rilievo per questo fenomeno è l'anidride carbonica,  $\text{CO}_2$ , ma altre sostanze, come il metano ( $\text{CH}_4$ ) ed il protossido di azoto ( $\text{N}_2\text{O}$ ), pur se emesse in quantitativi minori, possono dare un contributo significativo.

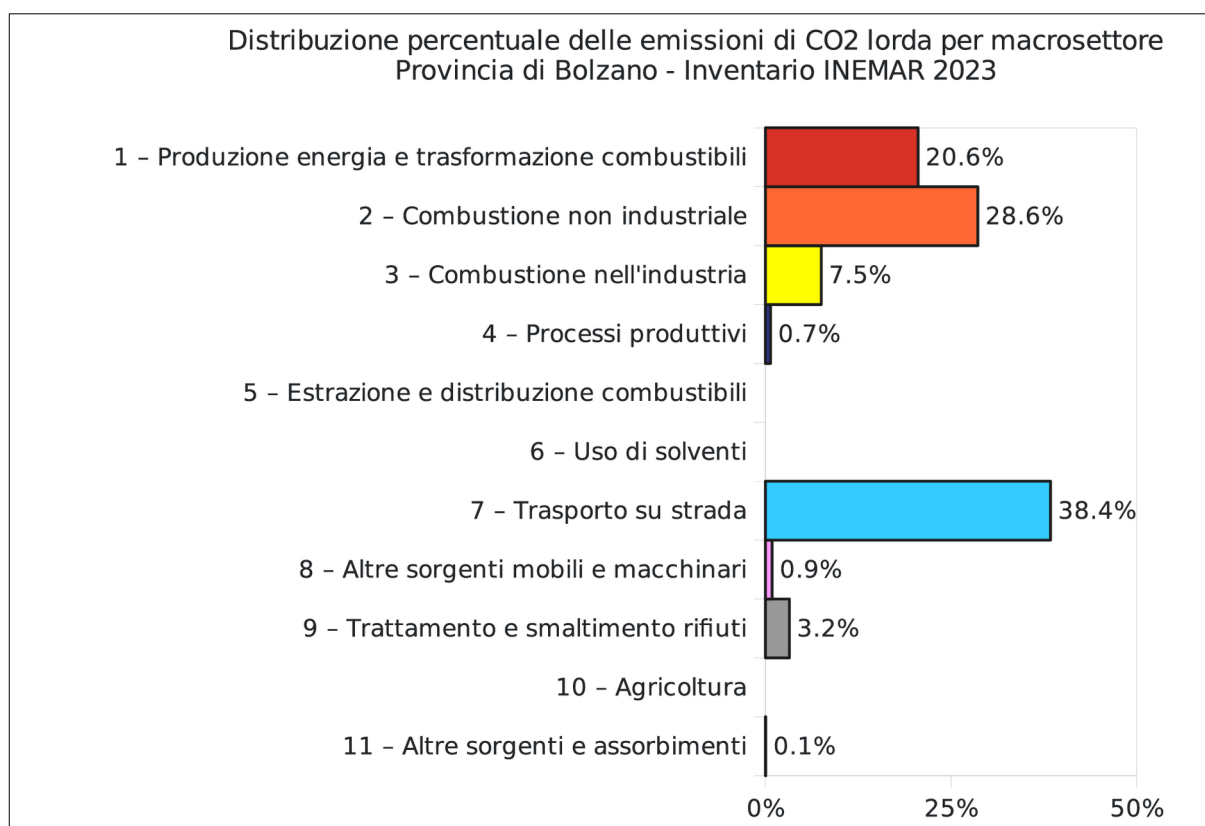
### 4.1 $\text{CO}_2$ lorda e $\text{CO}_2$ netta

Nell'ambito dell'inventario delle emissioni vengono computate come  $\text{CO}_2$  lorda tutte le emissioni di anidride carbonica, comprese le emissioni da combustione di materie rinnovabili, come le biomasse, che non vengono considerate generalmente nei bilanci dei gas climalteranti; per definizione si differenzia dalla  $\text{CO}_2$  netta che viene calcolata come  $\text{CO}_2$  emessa da fonti non rinnovabili.

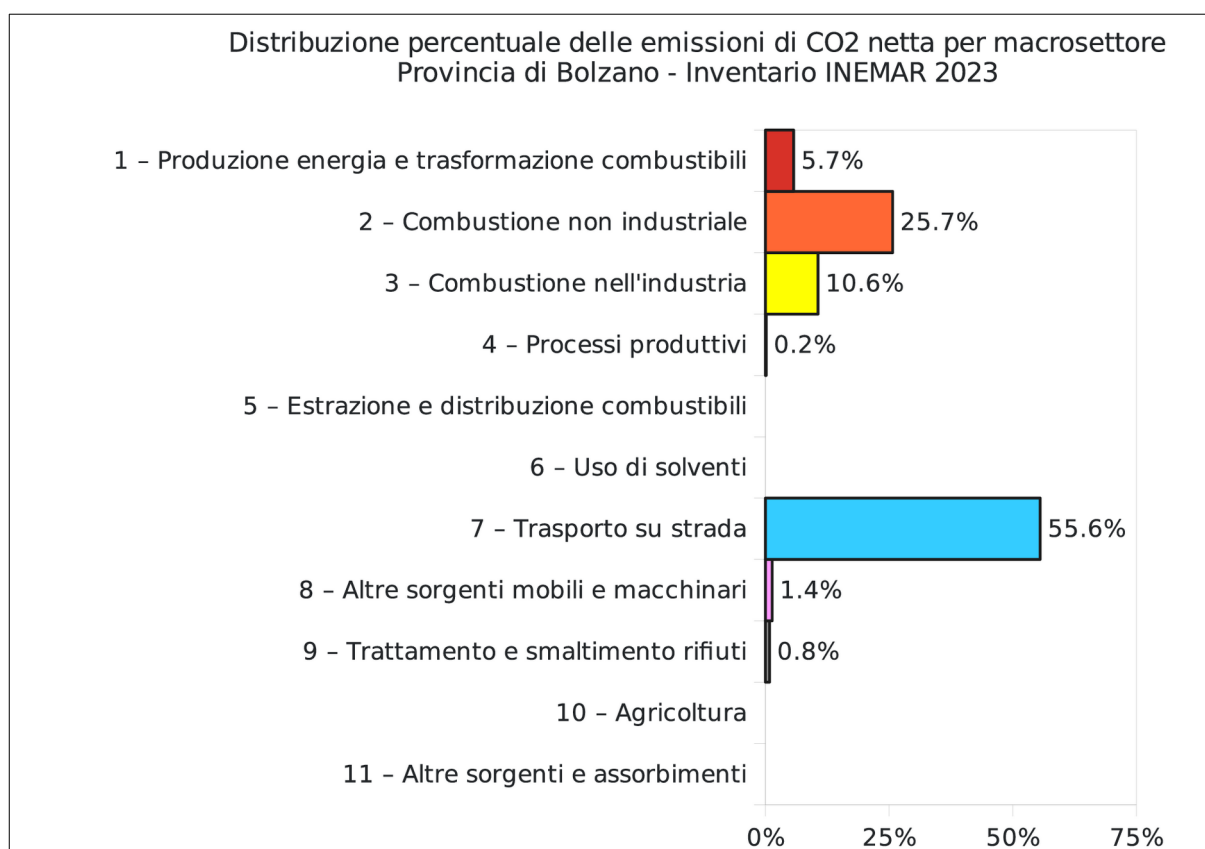
Questa distinzione viene adottata in quanto la combustione delle biomasse non comporta emissioni aggiuntive di  $\text{CO}_2$  in atmosfera essendo la biomassa un combustibile biogenico, ossia generato per fotosintesi a partire da carbonio già presente in atmosfera. Per contro la  $\text{CO}_2$  generata da processi industriali di produzione per contatto o da combustione di carburanti fossili immette in atmosfera nuova  $\text{CO}_2$  derivante dal carbonio che precedentemente era legato con altri elementi chimici e costituiva, ad esempio, il combustibile stoccato nel sottosuolo o la materia prima da cui ottenere i derivati di lavorazione (come il processo di decarbonatazione del cemento).

Dove non espressamente specificato si fa riferimento a  $\text{CO}_2$  netta.

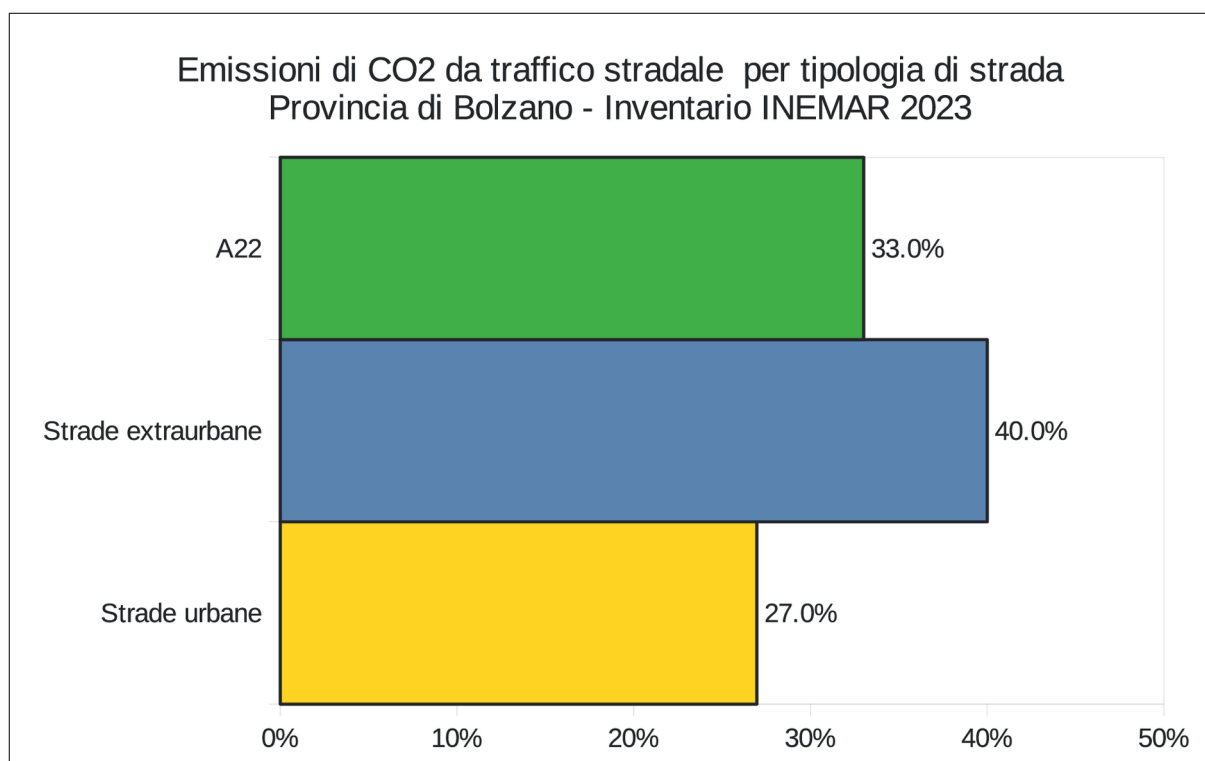
Osservando la distribuzione delle emissioni di  $\text{CO}_2$  lorda (Figura 13) si può vedere come i due settori maggiormente rappresentati siano il traffico ed i riscaldamento civili. Per quanto riguarda i contributi alle emissioni di  $\text{CO}_2$  netta (Figura 14) per contro si può osservare un ruolo preponderante del traffico, mentre vengono ad avere un peso minore i riscaldamento e la produzione energetica, per i quali non vengono computate le emissioni associate alla combustione delle biomasse legnose. Valutando il peso delle singole tipologie di strada sulle emissioni di  $\text{CO}_2$  netta si vede che l'autostrada incide per circa un terzo (Figura 15).



*Figura 13: Distribuzione percentuale delle emissioni di CO<sub>2</sub> lorda per per tipo di fonte (2023).  
Nel grafico non sono riportati gli assorbimenti della CO<sub>2</sub>.*



*Figura 14: Distribuzione percentuale delle emissioni di CO<sub>2</sub> netta per per tipo di fonte (2023).  
Nel grafico non sono riportati gli assorbimenti della CO<sub>2</sub>.*



*Figura 15: Quota percentuale di emissioni di CO<sub>2</sub> da traffico per tipologia di strada (2023)*

Rispetto all'inventario precedente si registra uno spostamento della maggiore percorrenza e di conseguenza emissioni in atmosfera dalle strade urbane alle strade extraurbane. Si rimanda al precedente capitolo relativo alle emissioni di NO<sub>x</sub> per la relativa spiegazione.

Per quanto riguarda la superstrada MeBo, questa contribuisce per il 3.7% alle emissioni di CO<sub>2</sub> dovute al traffico stradale.

Nel macrosettore 07 - Trasporto su strada la differenza tra la CO<sub>2</sub> netta e la CO<sub>2</sub> lorda è imputabile alla composizione del gasolio per autotrazione; infatti in INEMAR questo è composto in parte anche da biocombustibile in quantità stimata essere pari al 5.2% del totale del gasolio.

## 4.2 Emissioni di CH<sub>4</sub>

Il 75% delle emissioni di metano in Alto Adige viene generato dall'allevamento di bestiame ed in particolare dalla fermentazione anaerobica degli escrementi e dal processo digestivo dei ruminanti. Il metano prodotto dalla decomposizione dei rifiuti organici depositati nelle discariche viene in buona parte captato e combusto con appositi impianti. Vengono contemplate anche le perdite derivanti dalle reti di distribuzione del metano. Un ruolo minore viene infine svolto dai processi di decomposizione organica negli ecosistemi naturali (ad es. acquitrini e le paludi).

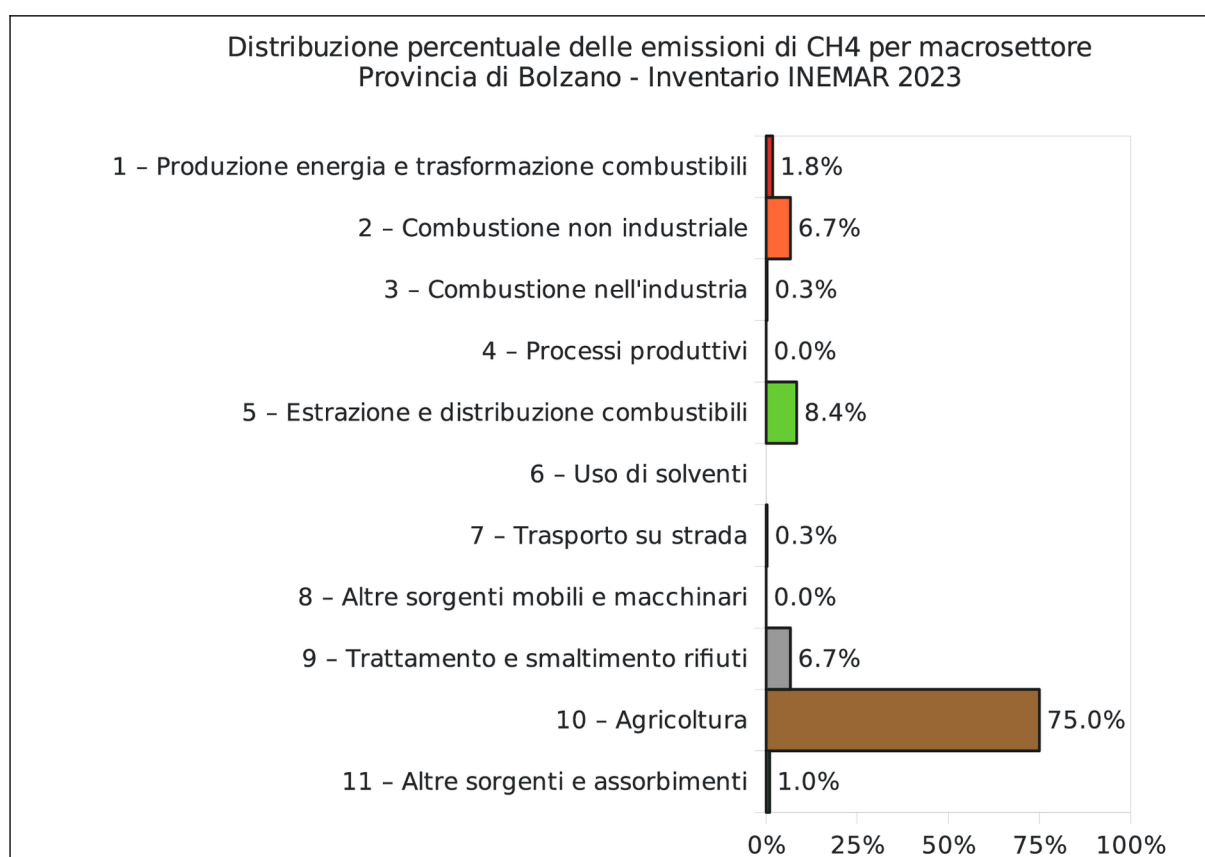


Figura 16: Distribuzione percentuale delle emissioni di CH<sub>4</sub> per tipo di fonte (2023)

### 4.3 Emissioni di N<sub>2</sub>O

Le emissioni di protossido di azoto (N<sub>2</sub>O), conosciuto anche con il nome di gas esilarante, provengono in gran parte dall'agricoltura. Infatti, in carenza di ossigeno, i fertilizzanti azotati presenti nei terreni vengono trasformati in N<sub>2</sub>O che poi si disperde in atmosfera.

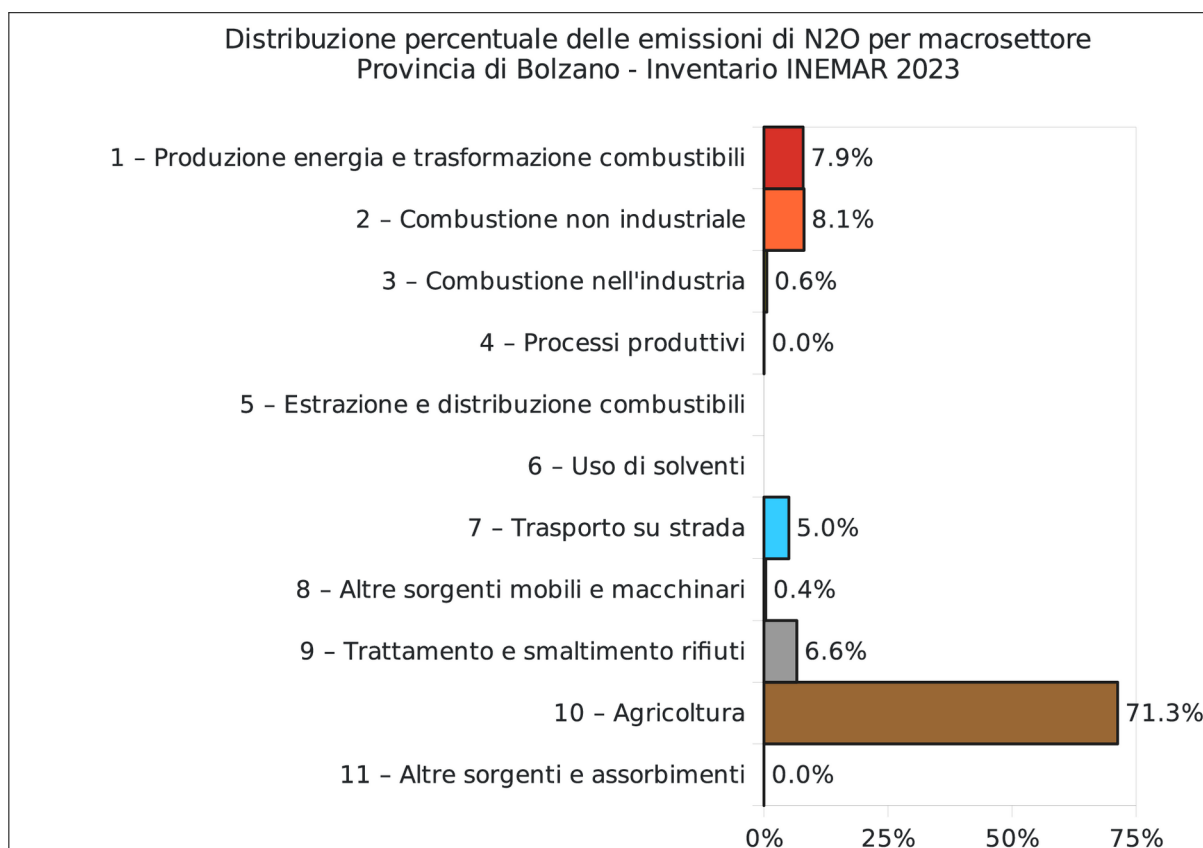


Figura 17: Distribuzione percentuale delle emissioni di N<sub>2</sub>O per tipo di fonte (2023)

#### 4.4 **CO<sub>2</sub> equivalente e Global Warming Potential**

Come si è detto vi sono più sostanze in grado di contribuire all'effetto serra; quelle considerate nell'inventario sono:

- l'anidride carbonica (CO<sub>2</sub>);
- il metano (CH<sub>4</sub>);
- il protossido di azoto (N<sub>2</sub>O).

Il loro potenziale effetto serra viene stimato utilizzando un indice denominato GWP (Global Warming Potential):

Inquinante di partenza	CH <sub>4</sub>	CO <sub>2</sub>	N <sub>2</sub> O
CO <sub>2</sub> equivalente	21	1	310

Tabella 3: Coefficienti utilizzati per il calcolo della CO<sub>2</sub> equivalente

Quindi le emissioni dei diversi gas serra vengono aggregate e sono riportate attraverso l'indicatore CO<sub>2</sub>eq (CO<sub>2</sub> equivalente) che rappresenta una somma dei gas serra pesati secondo il loro potenziale climalterante, sintetizzabile come media pesata, con GWP usato come coefficiente:

$$\text{CO}_2\text{eq} = \sum (\text{GWP}_i * E_i).$$

dove:

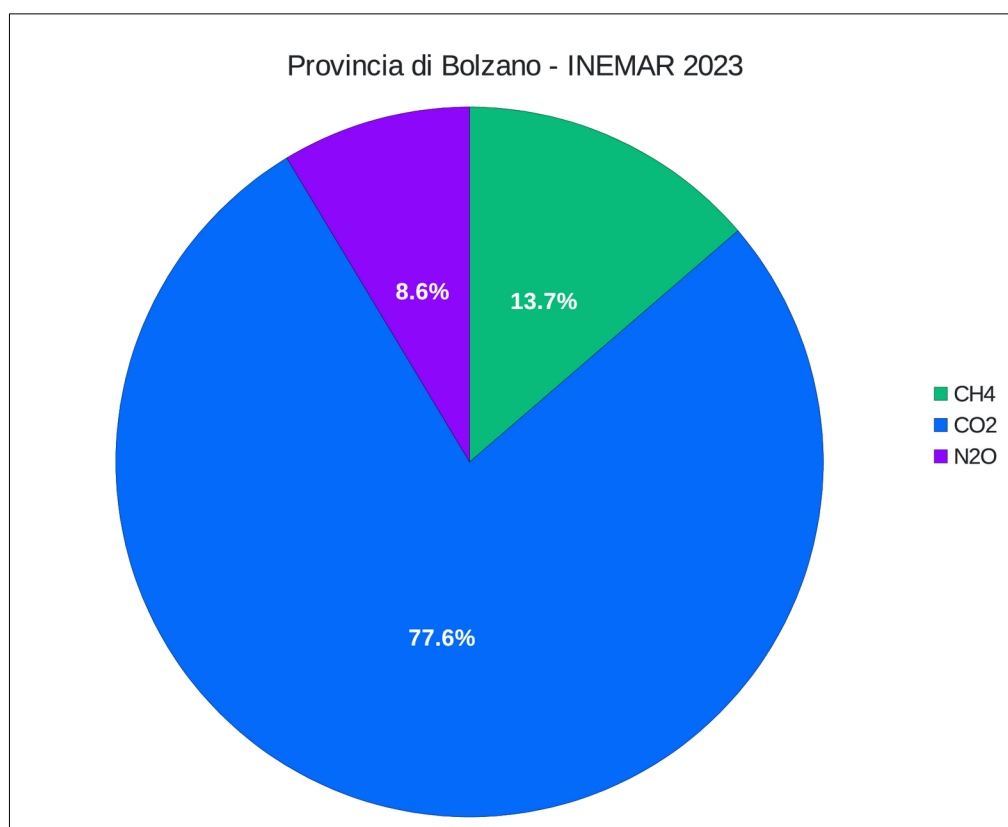
GWP<sub>i</sub> = Global Warming Potential;

E<sub>i</sub> = emissione dell'inquinante climalterante i.

#### 4.5 CO<sub>2</sub> equivalente

Come si è visto i gas climalteranti hanno un effetto serra più o meno accentuato e pertanto le loro emissioni possono essere rappresentate come CO<sub>2</sub> equivalente. In tal modo si può ottenere un quadro riassuntivo delle emissioni rilevanti ai fini del loro contributo all'effetto serra.

Il contributo delle singole sostanze alle emissioni di CO<sub>2</sub> equivalente è riportato nella figura seguente.



*Figura 18: Contributo dei singoli gas climalteranti alle emissioni di CO<sub>2</sub> equivalente.  
Nel grafico non sono stati considerati gli assorbimenti della CO<sub>2</sub>.*

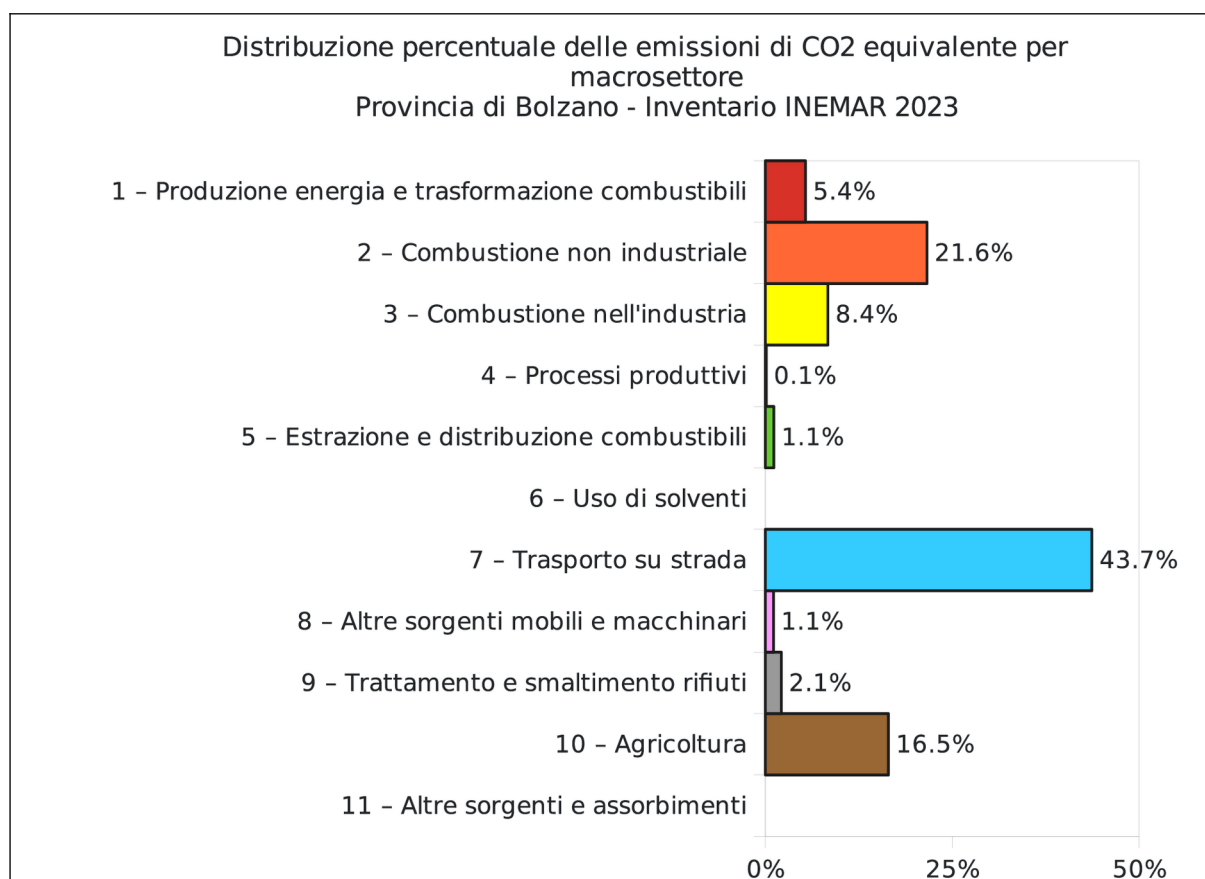


Figura 19: Distribuzione percentuale delle emissioni di CO<sub>2</sub> equivalente per macrosettore (2023).  
Nel grafico non sono stati considerati gli assorbimenti della CO<sub>2</sub>.

Nel grafico di figura 19 si riportano le emissioni della CO<sub>2</sub> trascurando il contributo degli assorbimenti (valori negativi di CO<sub>2</sub> dovuti allo stoccaggio nelle foreste), in maniera tale da considerare solo il bilancio delle emissioni.

Le biomasse combustibili sono considerate neutrali ai fini del calcolo della CO<sub>2</sub> equivalente e non vengono considerate nel calcolo.

## 4.6 Evoluzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> negli inventari

L'andamento delle emissioni di CO<sub>2</sub> netta stimata per gli inventari realizzati (Figura 20) appare altalenante, in quanto la metodologia di stima negli anni è cambiata adottando diversi fattori di emissione e computando differentemente alcuni indicatori. La CO<sub>2</sub> lorda presenta un trend leggermente crescente, a causa prevalentemente dell'incremento del numero di impianti di teleriscaldamento a biomassa, motivo per il quale è andata via via aumentando la differenza tra CO<sub>2</sub> lorda e CO<sub>2</sub> netta. Il calo della CO<sub>2</sub> netta nel 2023 è dovuta alla minore percorrenza a livello provinciale lungo le strade, al calcolo della componente diffusa del settore traffico. Inoltre ha un peso anche l'aggiornamento dei consumi di metano utilizzato nei processi industriali che viene inserito nel Modulo Diffuse, ossia i consumi di metano nell'industria derivanti da Bollettino petrolifero e SNAM che non sono assegnati al singolo stabilimento produttivo, ma che sono distribuiti a livello provinciale.

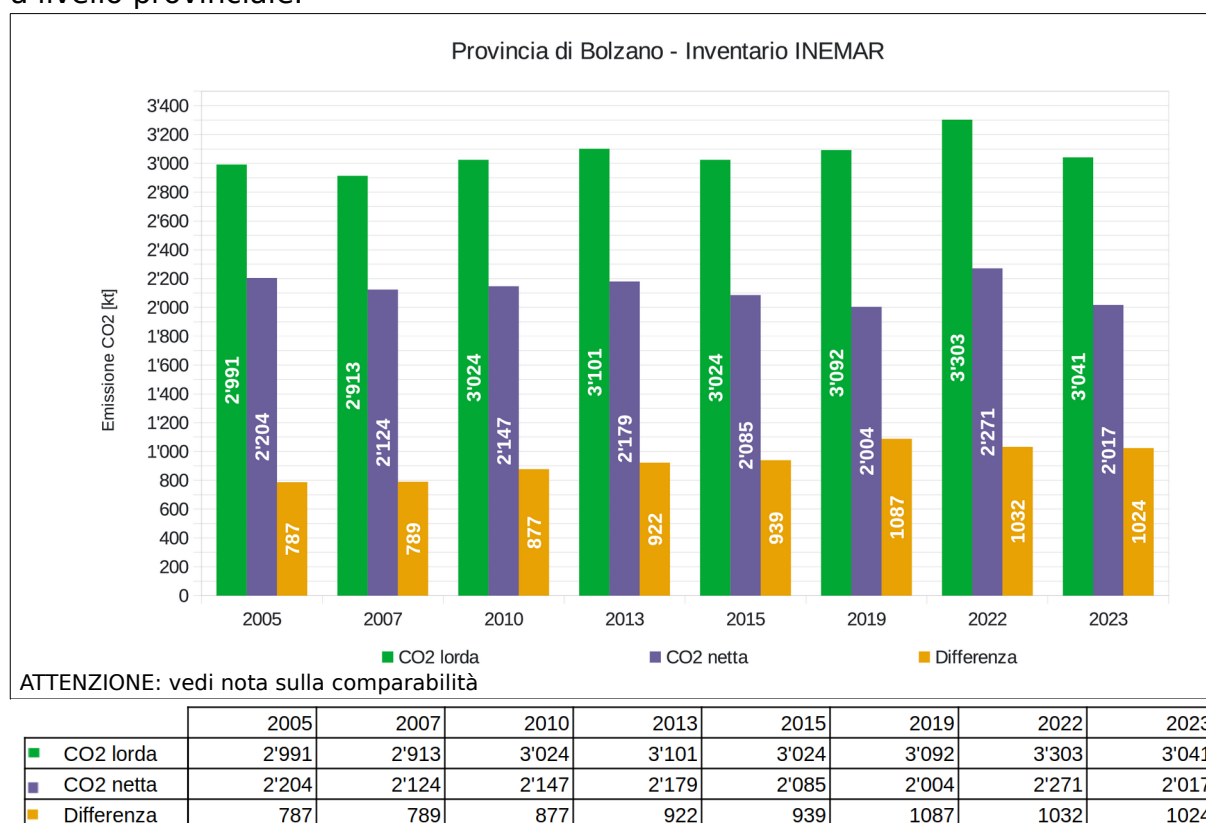


Figura 20 - Andamento delle emissioni di CO<sub>2</sub> Netta e Lorda negli anni 2005, 2007, 2010, 2013, 2015, 2019, 2022 e 2023.

Nel grafico non sono stati considerati gli assorbimenti della CO<sub>2</sub>. Si segnala che i valori non sono tra loro completamente comparabili in quanto la metodologia di stima negli anni è cambiata adottando diversi fattori di emissione e computando differentemente alcuni indicatori. I valori relativi agli anni 2007, 2010 e 2013 sono stati aggiornati rispetto ai rapporti precedenti per una revisione del bilancio provinciale del gas metano nel settore industriale.

L'andamento delle emissioni di CO<sub>2</sub> equivalente e delle sue componenti CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O e CH<sub>4</sub> mostra un trend complessivamente decrescente rispetto al valore inizialmente calcolato per il 2005 (Figura 21), ma un incremento nel 2022 rispetto al 2019 dovuto sostanzialmente a due fattori quale l'incremento del traffico e un più accurato metodo di calcolo per le emissioni da riscaldamento.

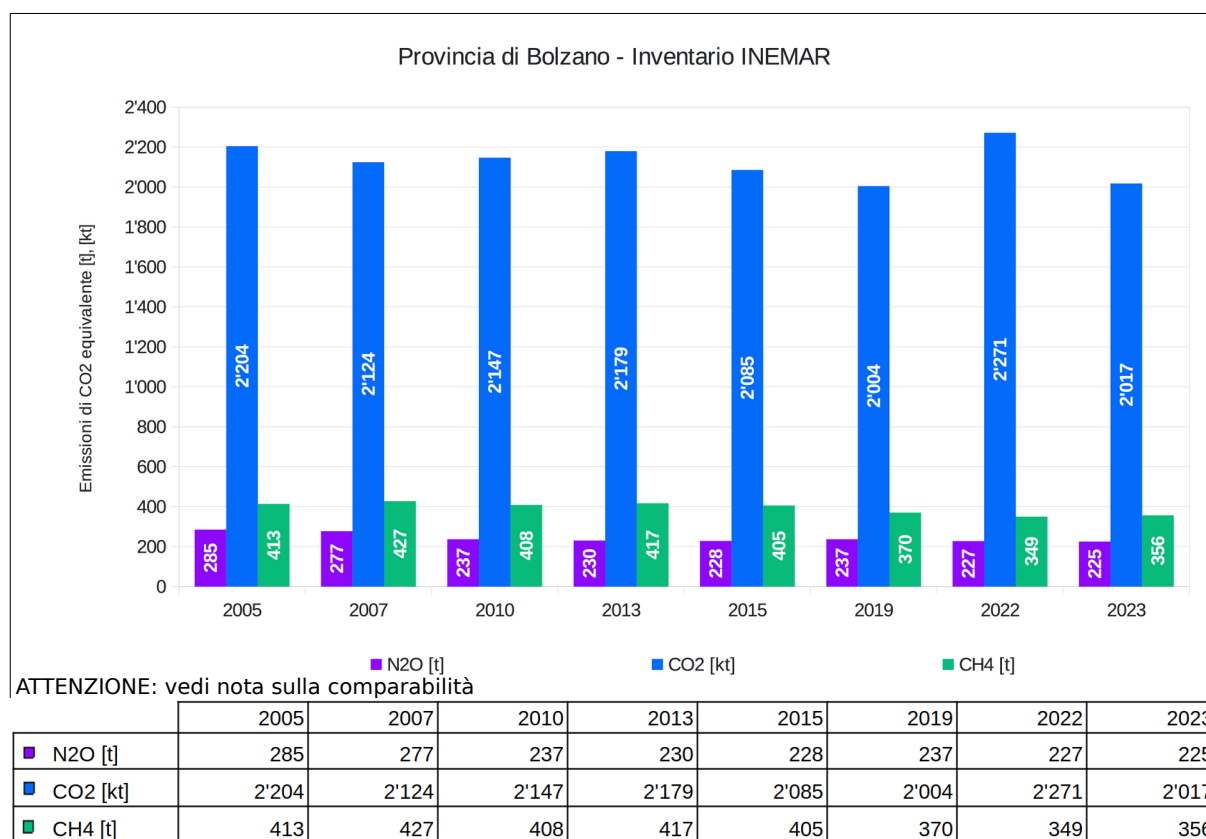


Figura 21 - Andamento delle emissioni di CO<sub>2</sub> equivalente e delle sue componenti negli anni 2005, 2007, 2010, 2013, 2015, 2019, 2022 e 2023.

Nel grafico non sono stati considerati gli assorbimenti della CO<sub>2</sub>. Si segnala che i valori non sono tra loro completamente comparabili in quanto la metodologia di stima negli anni è cambiata adottando diversi fattori di emissione e computando diversamente alcuni indicatori. I valori relativi agli anni 2007, 2010 e 2013 sono stati aggiornati rispetto ai rapporti precedenti per una revisione del bilancio provinciale del gas metano nel settore industriale.

#### 4.7 Assorbimenti di CO<sub>2</sub>

A partire dall'anno 2010, all'interno dell'inventario delle emissioni vengono considerati anche gli assorbimenti di CO<sub>2</sub> da parte delle foreste provinciali.

L'anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) assorbita è espressa con valore negativo ed in particolare si stimano i seguenti contributi assorbenti delle attività: biomassa viva 46%, suolo 48% e massa organica morta 6%.

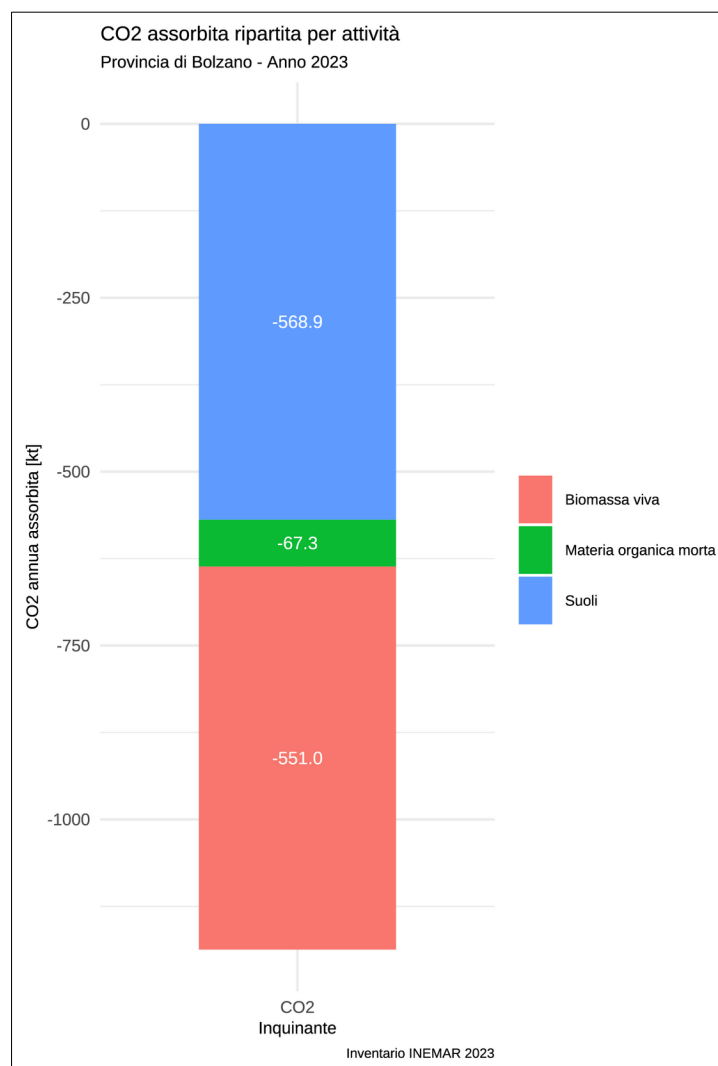


Figura 22: Assorbimento di CO<sub>2</sub> del macrosettore 11

#### 4.8 Bilancio complessivo di CO<sub>2</sub>

Nell'analisi delle emissioni di CO<sub>2</sub> riportata nei precedenti paragrafi il contributo degli assorbimenti non è stato computato, così da considerare solo il bilancio delle emissioni e da poter effettuare un confronto con gli inventari precedenti all'introduzione del calcolo degli assorbimenti da parte delle foreste.

Una stima delle emissioni complessive in cui, oltre alle emissioni dei macrosettori produttivi, viene conteggiato anche l'effetto degli assorbimenti (macrosettor 11) è riportata in Tabella 4. In questa tabella, tra l'altro, si nota il contributo derivante dall'attività agricola per la CO<sub>2</sub> equivalente (imputabile ad emissioni di NH<sub>3</sub> e CH<sub>4</sub>).

<b>Macrosettor</b>	<b>CO<sub>2</sub> netta [kt]</b>	<b>CO<sub>2</sub> eq [kt]</b>
01 - Prod. energia e trasform. combustibili	115.2	139.5
02 - Combustione non industriale	519.0	561.0
03 - Combustione nell'industria	214.7	217.0
04 - Processi produttivi	3.2	3.3
05 - Estrazione e distribuzione combustibili		29.8
06 - Uso di solventi		
07 - Trasporto su strada	1120.7	1133.0
08 - Altre sorgenti mobili e macchinari	27.6	28.5
09 - Trattamento e smaltimento rifiuti	16.9	55.6
10 - Agricoltura		427.2
11 - Altre sorgenti e assorbimenti	-1187.2	-1183.7
<b>TOTALE</b>	<b>830.2</b>	<b>1411.0</b>

Tabella 4: Emissioni di CO<sub>2</sub> netta ed equivalente