

# Rapporto

numero

data

Dipartimento

1° ottobre 2020

TERRITORIO

Concerne

## **della Commissione ambiente, territorio ed energia sulla petizione (PE34) del 15 marzo 2019 presentata da 4'378 cittadini (rappresentati dal signor Zeno Casella, Bigorio) “Ticino: fai la tua parte per salvare il clima!”**

### **COMPENDIO**

*La petizione, facendo leva sull'emergenza climatica, chiede al Gran Consiglio “di agire al più presto per: 1. Rendere gratuito il trasporto pubblico per i giovani in formazione; 2. Ridurre la produzione di emissioni inquinanti da parte delle imprese ticinesi; 3. Ridurre l'impatto ambientale degli enti pubblici; 4. Trasferire il traffico merci su rotaia.” La Commissione, sentito il primo firmatario, ha approfondito i vari punti giungendo alle seguenti conclusioni:*

#### **Rendere gratuito il trasporto pubblico per i giovani in formazione**

*La richiesta si situa non tanto fra le rivendicazioni ambientali, ma fra quelle di carattere sociale. Già oggi l'utente dei trasporti pubblici è chiamato a pagare solo una parte dei costi generati dall'offerta che sono assunti nella misura di circa i 2/3 da parte dello Stato. Inoltre, la fascia giovanile gode di facilitazioni supplementari. La Commissione, in considerazione anche del progetto “Trasporto pubblico regionale 2021”, propone pertanto di non aderire alla richiesta rimandando decisioni di merito da parte del Gran Consiglio al momento in cui saranno trattati gli atti parlamentari in materia ancora pendenti (Iniziativa elaborata 546 e Mozione 1250).*

#### **Ridurre la produzione di emissioni inquinanti da parte delle imprese ticinesi**

*La politica ambientale cantonale poggia su leggi federali, attuate dal Cantone tramite leggi di applicazione. Questi strumenti sono in continua evoluzione. I risultati della politica ambientale sono positivi e monitorati attraverso l'Osservatorio Ambientale della Svizzera Italiana (OASI). A livello federale la politica ambientale ed energetica è regolata anche attraverso una politica fiscale mirata, pure essa in continua evoluzione. Non si ravvede quindi la necessità di adottare normative separate e più stringenti da parte del nostro Cantone. Tuttavia, la Commissione propone di entrare parzialmente nel merito delle richieste formulando un'interrogazione al Consiglio di Stato per chiedere informazioni sull'applicazione a livello cantonale della politica ambientale federale e su possibili miglioramenti, come pure sulla plausibilità di introdurre strumenti di fiscalità ambientale a livello cantonale.*

#### **Ridurre l'impatto ambientale degli enti pubblici**

*L'adeguamento delle strutture è promosso dal Regolamento sull'utilizzazione dell'energia (RUEn) che impone standard ben definiti in caso di ristrutturazione di stabili di proprietà pubblica o sussidiati. Il Cantone è impegnato nell'attuazione del Programma d'incentivazione cantonale per la promozione del risanamento e la costruzione di edifici MINERGIE® e lo sfruttamento delle energie rinnovabili e del Programma d'incentivazione federale per la promozione del risanamento di edifici (Programma Edifici). Per quanto riguarda i rifiuti esiste il Piano cantonale di gestione dei rifiuti. La Commissione, anche per spronare il Consiglio di Stato ad accordare la massima attenzione agli aspetti evocati*

dalla petizione, propone di entrare parzialmente nel merito delle richieste formulando un'interrogazione al Consiglio di Stato per chieder informazioni sullo stato di avanzamento del programma di risanamento energetico degli edifici pubblici, sulla politica di ammodernamento del parco veicoli e delle attrezzature e su un corretto approccio in materia di gestione dei rifiuti da parte dei servizi dell'amministrazione.

### **Trasferire il traffico merci su rotaia**

*La politica elvetica di trasferimento del traffico punta sulla Nuova ferrovia transalpina (NFTA), sulla Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) e sul Corridoio di 4 metri e ampliamento dei terminali. Nonostante il progressivo avvicinamento all'obiettivo dei 650'000 transiti massimi attraverso le Alpi, sarebbe utile richiamare l'autorità federale ai propri doveri. Pertanto la Commissione, aderendo alla richiesta dei petenti, propone di adottare una risoluzione da indirizzare all'autorità federale affinché sia accelerato il processo di raggiungimento degli obiettivi giuridici di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia.*

## **1. INTRODUZIONE**

Lo strumento della petizione rappresenta una richiesta che può essere avanzata da uno o più cittadini alle autorità. Essa non conferisce tuttavia il diritto all'ottenimento di una prestazione positiva; l'autorità cui la petizione è rivolta, in questo caso il Gran Consiglio, ha il solo dovere di prenderne conoscenza e di dare risposta entro termini ragionevoli. Se del caso il Gran Consiglio ha la facoltà di trasmettere la petizione o alcuni dei punti in essa contenuti ad altra autorità suffragandola dell'appoggio del Gran Consiglio oppure fare propri gli obiettivi della petizione trasformandoli in una proposta concreta. Non avendo il Gran Consiglio potere esecutivo, la seconda opzione può vedere la luce solo attraverso atti parlamentari sottoscritti da uno o più deputati. Tali atti parlamentari dovranno seguire l'iter previsto in questi casi.

## **2. OGGETTO DELLA PETIZIONE**

I firmatari della petizione rilevano che *“l'emergenza climatica è ormai attestata dall'intera comunità scientifica e che se entro il 2030 non si riusciranno a ridurre le emissioni di gas serra, le conseguenze per il pianeta saranno terribili.”* Inoltre, affermano che *“seppure la riposta alla crisi climatica deve essere globale, anche il nostro piccolo Ticino deve attuare un cambiamento radicale nelle politiche economiche, ambientali, energetiche e tecnologiche.”* In seguito, formulano quattro precise richieste, ovvero *“di agire al più presto per:*

- 1. Rendere gratuito il trasporto pubblico per i giovani in formazione;*
- 2. Ridurre la produzione di emissioni inquinanti da parte delle imprese ticinesi;*
- 3. Ridurre l'impatto ambientale degli enti pubblici;*
- 4. Trasferire il traffico merci su rotaia”.*

### **3. ANALISI COMMISSIONALE**

#### **3.1 Richiesta 1: rendere gratuito l'utilizzo del trasporto pubblico per i giovani in formazione**

Per l'analisi di questa richiesta la Commissione si è avvalsa delle risultanze dell'audizione del primo firmatario, effettuata dal relatore, e di alcuni esempi in cui è riportata l'opinione, anche politica, di esperti del ramo. In occasione dell'audizione è emerso che questa richiesta è già stata formulata in passato dal Sindacato degli studenti SISA. La motivazione di tale richiesta è ben spiegata nel sito ufficiale del SISA di cui si riporta uno stralcio: *“Il SISA ha sostenuto fin dai suoi albori la necessità di prevedere un trasporto pubblico gratuito per i giovani in formazione: essi costituiscono infatti una classe senza reddito e tramite il diritto ad usufruire gratuitamente del servizio avrebbero la possibilità di ricevere una forma di salario indiretto.”* La questione ambientale allora era assente e oggi tale rivendicazione è inserita come misura in grado di contrastare il cambiamento climatico. Anche se, alla luce di questi fatti, la commissione potrebbe essere indotta a ritenere che la petizione “sfrutti” l'attualità del tema del cambiamento climatico per promuovere rivendicazioni dettate da altri motivi, ciononostante ci si è chinati anche nell'analisi del possibile impatto ambientale di questa misura.

A tale proposito ci si è avvalsi di un interessante esempio, ovvero la decisione dello Stato del Lussemburgo di offrire gratuitamente l'uso dei mezzi pubblici ai propri cittadini a partire dal mese di marzo 2020. Questa notizia ha aperto un dibattito anche in Svizzera dove spesso ci si lamenta dell'alto prezzo dei biglietti dei mezzi pubblici. Contrariamente a quanto ci si potesse attendere, diversi politici della sfera ambientalista, esperti del ramo e associazioni del traffico non vedono di buon occhio tale proposta. In particolare, a non convincere queste personalità è il fatto di concedere gratuitamente qualcosa che ha un costo, tanto più che tale costo è già sopportato in buona parte dallo Stato. A tale proposito è bene ricordare che oggi in Ticino, lo Stato si assume circa i 2/3 dei costi del trasporto pubblico regionale, mentre solo 1/3 è incassato tramite la vendita di biglietti e abbonamenti. Inoltre, la fascia dei giovani è quella che maggiormente beneficia di un sistema tariffario che va loro incontro. Ma ancor di più a non convincere gli esperti citati è la gratuità generalizzata dei trasporti pubblici poiché potrebbe condurre a un sovra consumo e a spostamenti inutili. Secondo loro, più che alla gratuità dei trasporti pubblici bisognerebbe puntare a un miglioramento della capillarità della rete di trasporto pubblico. Quelle elencate poc'anzi, in sintesi le posizioni di illustri esperti e politici.

A livello cantonale col progetto Trasporto pubblico regionale 2021 si va proprio nella direzione di estendere la capillarità della rete, la frequenza e la capacità di trasporto (vedi Messaggio 7733 per l'approvazione dell'offerta di trasporto pubblico 2021 in funzione dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri e lo stanziamento di un credito quadro di 461.4 milioni di franchi, di cui 355.6 milioni a carico del Cantone e 105.8 milioni a carico dei Comuni, per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2020-2023). L'impegno finanziario da parte dello Stato è enorme e si fonda necessariamente su una partecipazione, seppur parziale, degli utenti con fra l'altro delle puntuali facilitazioni per la fascia giovanile.

Inoltre, si fa notare che negli anni passati, come nel presente, diversi atti parlamentari di analogo tenore della petizione sono stati discussi dal parlamento. Alcuni di essi sono tutt'ora pendenti e dunque si rimanda alla loro disamina con la valutazione dei pro e dei contro. In particolare ci si riferisce all'Iniziativa elaborata IE546 - Modifica dell'art. 18 della Legge sui trasporti pubblici (Emergenza climatica e trasporti pubblici) e alla Mozione 1250 – Trasporti pubblici a prezzo calmierato. Per entrambi gli atti parlamentari il Consiglio di Stato ha già redatto il proprio rapporto (M7712 e M7444).

Ciò porta la Commissione a non voler entrare nel merito della proposta di gratuità del trasporto pubblico per gli studenti in formazione principalmente per gli alti costi già sopportati dall'ente pubblico per poter offrire un trasporto pubblico all'altezza della domanda.

### 3.2 Richiesta 2: ridurre la produzione di emissioni inquinanti da parte delle imprese ticinesi

Questa seconda richiesta contenuta nella petizione chiede di fatto una regolamentazione ambientale più stringente e un intervento sulla fiscalità nei confronti delle imprese ticinesi o operanti in Ticino con lo scopo di ridurre la produzione di immissioni inquinanti.

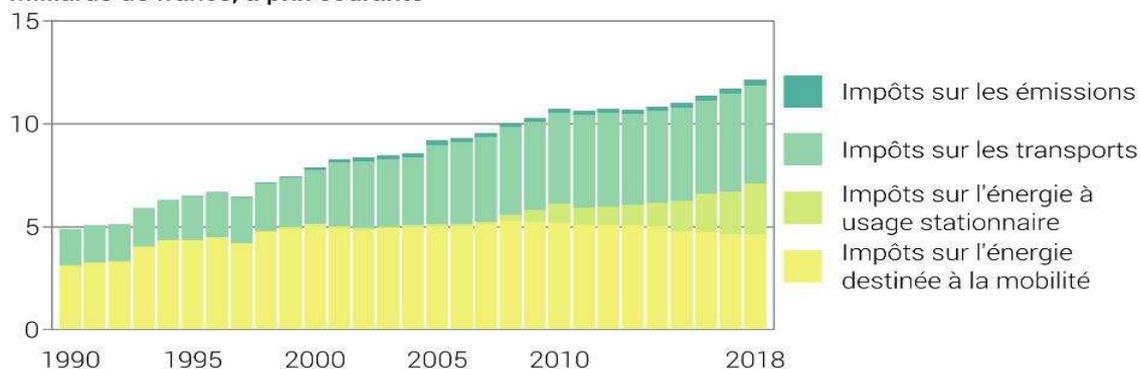
Di fatto, l'odierna politica ambientale del Canton Ticino poggia su normative federali valide in tutta la Svizzera. Tali leggi assicurano una parità di trattamento uniforme in tutta la nazione nel rispetto anche della libertà di commercio. L'adozione da parte del nostro Cantone di regole più stringenti rispetto a quelle federali già in vigore, sarebbe in contrasto con i principi dell'equità di trattamento. Da notare che le normative federali di per sé sono assai restrittive oltre che in continua evoluzione. Esse hanno permesso a tutta la Svizzera di evolvere costantemente verso forme produttive maggiormente in sintonia con l'ambiente. Si pensi solo ai risultati raggiunti nella depurazione delle acque e dell'aria. Non si ravvede quindi la necessità di adottare normative separate e più stringenti da parte del nostro Cantone sia per evidenti motivi giuridici sia per la qualità e l'efficacia delle normative elaborate a livello federale. A comprova dei progressi ottenuti in ambito ambientale attraverso una ragionevole politica da parte del Cantone e della Confederazione si possono menzionare i dati raccolti dall'Osservatorio Ambientale della Svizzera italiana (OASI) e l'elaborazione e l'attuazione del Piano energetico cantonale (PEC), strumento pensato per essere in continua evoluzione.

Dal momento che fiscalmente i Cantoni godono di una certa autonomia, resterebbe lo strumento della fiscalità. È bene precisare che già oggi a livello federale si applica una politica fiscale per colpire chi inquina e chi consuma energia sia per uso stazionario sia per la mobilità. Il grafico sottostante indica l'evoluzione da 1990 ad oggi degli introiti in tasse che complessivamente ammontavano nel 2018 a oltre 12 miliardi di franchi. Questa statistica tiene in considerazione anche rimborsi, agevolazioni o esenzioni fiscali di cui possono beneficiare alcune imprese.

#### Recettes des impôts liés à l'environnement

Par catégorie d'impôts

Milliards de francs, à prix courants



2018: provisoire

Source: OFS – Comptabilité environnementale

© OFS 2019

Fonte: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/themes-transversaux/mesure-bien-etre/tous-indicateurs/environnement/impots-environnement.assetdetail.10327488.html>

Alla luce di questi dati e del fatto che un riorientamento verso una fiscalità ambientale è un processo che andrebbe analizzato a fondo e perlomeno su scala nazionale, la Commissione seppur scettica circa la plausibilità di indirizzare unilateralmente il Cantone verso una propria fiscalità ambientale disgiunta dalla fiscalità ambientale nazionale, intende chiedere un parere in merito al Consiglio di Stato.

Inoltre, è bene che il Cantone continui con la politica di incentivi attualmente in vigore perfezionandola ulteriormente e con il costante adeguamento delle normative cantonali alle modifiche legislative federali in materia ambientale, compresa anche la fiscalità ambientale. In questo senso la Commissione, preso atto di questa richiesta contenuta nella petizione e condividendone parzialmente gli intenti, propone al Gran Consiglio di interrogare il Governo, ponendo le seguenti domande:

1. In caso di modifiche della legislazione ambientale federale, il quadro normativo cantonale viene sempre, costantemente e tempestivamente aggiornato?
2. Il Cantone ritiene di avere ritardi rispetto ad altri Cantoni nell'attuazione della politica ambientale dettata da norme federali? Se sì, in quali campi e come si intende ovviare?
3. Cosa intraprende il Cantone per informare la popolazione circa i risultati della politica ambientale (divulgazione dei dati raccolti dall'OASI-Osservatorio Ambientale della Svizzera italiana)?
4. Cosa intraprende il Cantone per informare in particolare le imprese attive in Ticino sugli obiettivi ambientali e sulla politica degli incentivi ambientali? Quale è la rispondenza delle imprese? Si intravedono margini di miglioramento? 5) Il Consiglio di Stato giudica plausibile elaborare a livello cantonale una propria politica fiscale ambientale?

Il testo dell'interrogazione è all'allegato al presente rapporto.

### **3.3 Richiesta 3: ridurre l'impatto ambientale degli enti pubblici**

La terza richiesta concerne direttamente gli enti pubblici e dunque chiama alla responsabilità diretta le varie autorità. Viene chiesto in particolare di intervenire attraverso una modernizzazione delle strutture e una minore produzione di rifiuti.

Per quanto riguarda la modernizzazione delle strutture, limitatamente agli edifici si rende attenti dell'esistenza delle precise norme contenute nel Regolamento sull'utilizzazione dell'energia (RUEn) che impongono ben definiti standard in caso di ristrutturazione di stabili di proprietà pubblica o sussidiati prevalentemente dall'ente pubblico. Il Cantone è impegnato in particolare nell'attuazione di due programmi, segnatamente il Programma d'incentivazione cantonale per la promozione del risanamento e la costruzione di edifici MINERGIE® e lo sfruttamento delle energie rinnovabili e il Programma d'incentivazione federale per la promozione del risanamento di edifici (Programma Edifici). Le basi legali per il finanziamento sono costituite da appositi decreti legislativi. Ogni anno viene steso un rapporto sull'andamento delle richieste di sussidio e sui vari progetti. Viene pure differenziata la categoria di edifici risanati per cui è possibile risalire agli edifici pubblici oggetto di risanamento energetico o edificati tenendo conto di alti standard energetici. Consultando detti rapporti si può evincere che gli edifici pubblici beneficiari sono relativamente pochi, rispetto agli edifici sussidiati di proprietà privata. Tuttavia l'importo di sussidio concesso per oggetto è per gli edifici pubblici mediamente ben superiore a quello concesso per gli edifici privati. Dunque da un punto di vista normativo si può affermare che il Cantone mette già a disposizione utili strumenti per permettere un'evoluzione energeticamente sostenibile del parco immobiliare di proprietà pubblica, ma non solo. Resta da capire come mai solo per relativamente pochi oggetti pubblici sia stata intrapresa

la via del risanamento energetico. Estendendo il concetto di infrastrutture anche alle attrezzature e al parco veicoli, sicuramente il margine di miglioramento verso veicoli più sostenibili c'è e va percorso, facendo capo agli incentivi per la mobilità elettrica.

Per ciò che concerne la minore produzione di rifiuti richiesta dalla petizione occorre riconoscere che il Cantone dispone di un Piano cantonale di gestione dei rifiuti ben strutturato e oggetto di evoluzione ed analisi continue. Sarebbe tuttavia interessante conoscere come il Cantone attui gli intendimenti di tale piano per le attività di sua competenza nell'ottica anche di migliorare, se possibile, l'approccio nei confronti di una minore produzione di rifiuti e del loro riciclaggio.

In questo senso la Commissione, preso atto delle richieste della petizione in tema di impatto ambientale e di gestione dei rifiuti da parte dell'ente pubblico e condividendone parzialmente gli intenti, propone al Gran Consiglio di interrogare il Governo, ponendo le seguenti domande:

- 1) Come giudica il Consiglio di Stato il grado di avanzamento in materia di risanamento energetico di edifici pubblici? Si intravedono possibili miglioramenti nell'informazione e negli incentivi in grado di incrementare il numero di edifici pubblici risanati?
- 2) Quale è la politica dell'amministrazione per ciò che concerne l'adeguamento di attrezzature e veicoli a standard ambientali sostenibili? Si intravedono margini di miglioramento?
- 3) Il Cantone in materia di gestione dei rifiuti e di riciclaggio degli stessi emana disposizioni interne a tutti i vari servizi cantonali? Se no, intende farlo così da promuovere atteggiamenti virtuosi in questo campo? Se sì, intravede possibilità di miglioramenti, per esempio nel campo del riciclaggio delle plastiche, della riduzione generale di rifiuti o altro?
- 4) Il Cantone e i suoi servizi, che dovrebbero essere soggetti alle imposte causali (rifiuti, canalizzazioni, altro), lo sono in tutti i loro ambiti oppure ci sono settori che non vi soggiacciono e quindi potrebbero risultare disincentivati dal ridurre la quantità di rifiuti?

Il testo dell'interrogazione è all'allegato al presente rapporto.

### **3.4 Richiesta 4: trasferire il traffico merci su rotaia**

L'ultima richiesta contenuta nella petizione è di chiara valenza federale. Il principio del trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia è iscritto nella costituzione federale in virtù dello storico accoglimento dell'Iniziativa delle Alpi, risalente al 1994. La politica elvetica di trasferimento del traffico punta soprattutto sui seguenti strumenti e misure:

- Nuova ferrovia transalpina (NFTA)
- Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP)
- Corridoio di 4 metri e ampliamento dei terminali

Le misure adottate sinora consentono di evitare numerose corse effettuate con veicoli pesanti, tuttavia l'obiettivo giuridico di ridurre a 650'000 i transiti in camion attraverso le Alpi non ha potuto essere raggiunto. L'immagine sottostante dà un quadro dell'evoluzione sino ai giorni nostri.



Fonte: <https://www.uvek.admin.ch/uvek/it/home/trasporti/trasferimento-del-traffico.html>

Sebbene le misure adottate stiano permettendo di avvicinarsi a poco a poco all'obiettivo dei 650'000 transiti massimi attraverso le Alpi, sarebbe utile richiamare l'autorità federale ai propri doveri. Un'ulteriore diminuzione dei transiti di camion attraverso gli assi alpini avrebbe evidenti ricadute positive sulla nostra regione in termini di qualità di vita, miglioramento della mobilità e di riduzione di emissioni inquinanti. La Commissione condivide la richiesta formulata nella petizione e chiede al Gran Consiglio di adottare una risoluzione ex art. 111 LGC - Messaggio alla popolazione e alle autorità intitolata "Accelerazione del trasferimento del traffico transalpino per il trasporto di merci attraverso la Svizzera dalla strada alla ferrovia (art. 84 della Costituzione federale)" che contenga i seguenti punti:

1. L'Autorità federale è invitata ad adottare misure più incisive, anche infrastrutturali, così da accelerare il processo di avvicinamento all'obiettivo di trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia che prevede un massimo di 650'000 transiti di camion all'anno attraverso le Alpi.
2. Il Gran Consiglio sostiene e ribadisce i contenuti della risoluzione generale *Completamento di AlpTransit da frontiera a frontiera* del 19 novembre 2018.
3. Il Consiglio di Stato è invitato a presentare questa risoluzione a tutti i Cantoni toccati dal transito di automezzi pesanti lungo gli assi alpini per promuoverne la condivisione intercantonale, anche attraverso i rispettivi deputati alle Camere federali.
4. Il Consiglio di Stato è invitato a presentare questa risoluzione al Consiglio federale, alla Presidenza del Consiglio nazionale e del Consiglio degli Stati.
5. Il Consiglio di Stato è invitato a presentare questa risoluzione alla Deputazione ticinese alle Camere federali.

Il testo completo della risoluzione, adeguatamente introdotto, è riportato nell'allegato al presente rapporto.

#### 4. CONCLUSIONI

In relazione alle richieste formulate nella Petizione PE34, la Commissione propone dunque al Gran Consiglio di:

1. non entrare nel merito della richiesta di rendere gratuito il trasporto pubblico per i giovani in formazione rimandando decisioni di merito da parte del Gran Consiglio al momento in cui saranno trattati gli atti parlamentari in materia ancora pendenti (Iniziativa elaborata 546 e Mozione 1250);
2. entrare nel merito della richiesta, parzialmente condivisa, di ridurre la produzione di emissioni inquinanti da parte delle imprese ticinesi e di evaderla formulando un'interrogazione al Consiglio di Stato per chiedere informazioni sull'applicazione a livello cantonale della politica ambientale federale e su possibili miglioramenti, come pure sulla plausibilità di introdurre strumenti di fiscalità ambientale a livello cantonale. Le domande da porre al Consiglio di Stato sono elencate al punto 3.2 del presente rapporto;
3. entrare nel merito della richiesta, parzialmente condivisa, di ridurre l'impatto ambientale degli enti pubblici e di evaderla formulando un'interrogazione al Consiglio di Stato per chiedere informazioni sullo stato di avanzamento del programma di risanamento energetico degli edifici pubblici, sulla politica adottata dall'amministrazione in materia di adeguamento del parco veicoli e delle attrezzature e su un corretto approccio in materia di gestione dei rifiuti da parte dei servizi dell'amministrazione. Le domande da porre al Consiglio di Stato sono elencate al punto 3.3 del presente rapporto;
4. di aderire alla richiesta di trasferire il traffico merci su rotaia, adottando una risoluzione da indirizzare all'autorità federale affinché sia accelerato il processo di raggiungimento degli obiettivi giuridici di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia. Il testo della risoluzione da adottare e da indirizzare all'autorità federale e ad altri Cantoni interessati è allegato al presente rapporto.

Al primo firmatario della petizione sarà inoltrato il presente rapporto e l'allegato approvati dal Gran Consiglio, unitamente alle risposte che perverranno in seguito dal Consiglio di Stato e dalle varie autorità alle quali è indirizzata la risoluzione di cui al punto 4.

Per la Commissione ambiente, territorio ed energia:

Giovanni Berardi, relatore

Alberti - Badasci - Bang - Battaglioni -

Buri (con riserva) - Caroni - Cedraschi -

Garbani Nerini - Gaffuri - Garzoli - Genini -

Pinoja - Schnellmann - Schoenenberger (con riserva) -

Terraneo - Tonini

### **Letteratura online:**

- [Rivendicazioni SISA in materia di trasporti pubblici](#) ;
- [Articolo su opinioni di esperti e politici in materia di gratuità dei trasporti pubblici](#) ;
- [Comunicato stampa sulla presentazione del messaggio 7733 Credito quadro per il finanziamento del Trasporto pubblico regionale 2021](#) ;
- [Iniziativa parlamentare elaborata IE546 Emergenza climatica e trasporti pubblici](#) ;
- [Mozione 1250 Trasporti pubblici a prezzo calmierato](#) ;
- [Osservatorio Ambientale della Svizzera Italiana OASI - Dati](#) ;
- [Piano Energetico Cantonale PEC](#) ;
- [Recettes des impôts liés à l'environnement](#) ;
- [Regolamento sull'utilizzazione dell'energia RUEn](#) ;
- [Rapporti sul Programma d'incentivazione cantonale per la promozione del risanamento e la costruzione di edifici MINERGIE® e lo sfruttamento delle energie rinnovabili e sul Programma d'incentivazione federale per la promozione del risanamento di edifici \(Programma Edifici\)](#) ;
- [Piano cantonale di gestione dei rifiuti](#) ;
- [Incentivi per la mobilità elettrica](#) ;
- [Trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia](#)

### **Allegati:**

- Risoluzione (art. 111 LGC) – Messaggio alla popolazione e alle autorità *Accelerazione del trasferimento del traffico transalpino per il trasporto di merci attraverso la Svizzera dalla strada alla ferrovia (art. 84 della Costituzione federale)*, del 1° ottobre 2020
- Interrogazione *Ridurre la produzione di emissioni inquinanti da parte delle imprese ticinesi*, del 1° ottobre 2020
- Interrogazione *Ridurre l'impatto ambientale degli enti pubblici*, del 1° ottobre 2020

## RISOLUZIONE (art. 111 LGC) – Messaggio alla popolazione e alle autorità

### Accelerazione del trasferimento del traffico transalpino per il trasporto di merci attraverso la Svizzera dalla strada alla ferrovia (art. 84 della Costituzione federale)

del 1° ottobre 2020

La preservazione dell'ambiente e del territorio per le future generazioni è uno dei punti cardine dello sviluppo sostenibile. L'attenzione è sempre più concentrata sul riscaldamento climatico, che ha raggiunto uno stadio di emergenza: se gli interventi non saranno sufficienti, nei prossimi anni avrà un impatto molto forte anche sulla nostra nazione e sull'arco alpino. I giovani in particolare stanno dimostrando preoccupazione e impegno e si sono attivati tramite manifestazioni e iniziative di vario tipo per sensibilizzare la popolazione e indurre le autorità a intervenire in maniera più incisiva.

La Commissione ambiente, territorio ed energia ha esaminato la petizione presentata il 15 febbraio 2020 con il sostegno di 4'378 firme *Ticino: fai la tua parte per salvare il clima!*, lanciata e sostenuta da giovani e studenti. Fra le varie sue richieste, con l'obiettivo di contribuire a ridurre le emissioni di gas serra, vi è quella di trasferire il traffico merci su rotaia, portando finalmente a compimento ciò che i cittadini svizzeri hanno deciso già nel 1994 approvando l'Iniziativa delle Alpi.

*«L'iniziativa “per la protezione della regione alpina dal traffico di transito” depositata nel 1990, corredata di 107 570 firme, esige che le merci in transito attraverso le Alpi da confine a confine siano trasportate soltanto su rotaia. Entro dieci anni bisognerà adeguare l'infrastruttura ferroviaria in modo da poter trasportare tutte le merci in transito. L'iniziativa vuole inoltre vietare la costruzione o il potenziamento di strade principali e nazionali nella regione alpina. Attualmente già il 90 per cento delle merci in transito attraverso le Alpi svizzere è trasportato su rotaia» (Votazione popolare del 20 febbraio 1994. Spiegazioni del Consiglio federale, pag. 13).*

Il Consiglio federale si è adoperato per raggiungere questo obiettivo, ma nonostante tutti i provvedimenti finora adottati continua a sfuggire.

*«Nel 2016 il numero annuo di transiti ha segnato per la prima volta dal 1994 un valore inferiore al milione (975 000), che da allora non ha smesso di scendere: nel 2018 sono stati ancora solo 941 000 i veicoli in transito sulle strade alpine della Svizzera. Questo dato resta tuttavia comunque superiore di 291 000 unità all'obiettivo di 650 000 che, ai sensi dell'articolo 3 capoverso 1 LTrasf, si sarebbe dovuto realizzare al più tardi nel 2018» (Rapporto sul trasferimento del traffico. Novembre 2019, pag. 10).*

Con il messaggio del 13 novembre 2019 sul decreto federale che aumenta e proroga il limite di spesa per il promovimento del trasporto di merci per ferrovia attraverso le Alpi, il Consiglio federale ha proposto un pacchetto di misure per incrementare il trasferimento del traffico, primariamente di carattere finanziario (rinvio dei tempi inizialmente previsti per la graduale soppressione dei contributi d'esercizio agli operatori del traffico combinato non accompagnato, riduzione dei prezzi delle tracce a partire dal 1° gennaio 2021, adeguamento della TTPCP con effetto al 1° gennaio 2021, a cui si aggiunge l'intensificazione dei controlli sul traffico pesante). Il Consiglio nazionale il 20 marzo scorso e il Consiglio degli Stati il 3 giugno hanno dato la loro adesione alla richiesta del Consiglio federale, oltre ad approvare una mozione per chiedere un nuovo accesso alle trasversali alpine dalla Francia.

Questi importanti interventi non saranno però da soli sufficienti a garantire la concretizzazione del dettato dell'art. 84 della Costituzione federale.

*«Con l'imminente entrata in servizio della galleria di base del Ceneri (GBC) e del corridoio di quattro metri la conclusione di Alptransit è ormai alle porte. La sua piena disponibilità consentirà di sfruttare nuovi potenziali di produttività e trasferimento. Sulle tratte di accesso ad Alptransit, tuttavia, l'ammodernamento sta subendo dei ritardi e la conseguenza è che il traffico merci su rotaia non può ancora usufruire di condizioni di produzione vantaggiose sull'intero corridoio ferroviario nord-sud.*

*Sono pertanto necessari ulteriori sforzi lungo tutto quest'asse, affinché il traffico merci possa avvalersi quanto prima dell'ottimizzazione delle condizioni» (Rapporto sul trasferimento del traffico. Novembre 2019, pag. 6).*

La Commissione ha quindi deciso di fare propria la rivendicazione dei 4'378 firmatari della petizione e, per sostenere e incitare gli sforzi volti a migliorare l'emergenza climatica, invita il Gran Consiglio ad adottare il seguente testo.

- Le Autorità federali sono invitate a intraprendere misure più incisive, anche infrastrutturali, così da accelerare il processo di avvicinamento all'obiettivo di trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia che prevede un massimo di 650'000 transiti di camion all'anno attraverso le Alpi.
- Il Gran Consiglio sostiene e ribadisce i contenuti della risoluzione generale *Completamento di AlpTransit da frontiera a frontiera* del 19 novembre 2018.
- Il Consiglio di Stato è invitato a sottoporre la presente risoluzione generale a tutti i Cantoni toccati dal transito di automezzi pesanti lungo gli assi alpini per promuoverne la condivisione intercantonale, anche attraverso i rispettivi deputati alle Camere federali;
- il Consiglio di Stato è invitato a presentare questa risoluzione generale al Consiglio federale, alla Presidenza del Consiglio nazionale e del Consiglio degli Stati;
- il Consiglio di Stato è invitato a presentare questa risoluzione alla Deputazione ticinese alle Camere federali.

Per la Commissione ambiente, territorio ed energia

Sebastiano Gaffuri, presidente

Alberti - Badasci - Bang - Battaglioni - Berardi -

Buri - Caroni - Cedraschi - Garbani Nerini -

Garzoli - Genini - Pinoja - Schnellmann -

Schoenenberger - Terraneo - Tonini

## TESTO DELL'INTERROGAZIONE

### **Ridurre la produzione di emissioni inquinanti da parte delle imprese ticinesi**

La Commissione ambiente, territorio ed energia ha esaminato la petizione PE34 del 15 marzo 2019 presentata da 4'378 cittadini (rappresentati dal signor Zeno Casella, Bigorio) *Ticino: fai la tua parte per salvare il clima!*, che, facendo leva sull'emergenza climatica, chiede fra l'altro di ridurre la produzione di emissioni inquinanti da parte delle imprese ticinesi.

La Commissione fa proprie le preoccupazioni espresse dalla petizione e, come spiegato nel rapporto del 30 aprile 2020, ha deciso di interrogare il Consiglio di Stato, ponendo le seguenti domande:

1. In caso di modifiche della legislazione ambientale federale, il quadro normativo cantonale viene sempre, costantemente e tempestivamente aggiornato?
2. Il Cantone ritiene di avere ritardi rispetto ad altri Cantoni nell'attuazione della politica ambientale dettata da norme federali? Se sì, in quali campi e come si intende ovviare?
3. Cosa intraprende il Cantone per informare la popolazione circa i risultati della politica ambientale (divulgazione dei dati raccolti dall'OASI-Osservatorio Ambientale della Svizzera italiana)?
4. Cosa intraprende il Cantone per informare in particolare le imprese attive in Ticino sugli obiettivi ambientali e sulla politica degli incentivi ambientali? Quale è la rispondenza delle imprese? Si intravedono margini di miglioramento? 5) Il Consiglio di Stato giudica plausibile elaborare a livello cantonale una propria politica fiscale ambientale?

Al primo firmatario della petizione saranno inoltrate le risposte che arriveranno dal Consiglio di Stato.

Per la Commissione ambiente, territorio ed energia

Sebastiano Gaffuri, presidente

Alberti - Badasci - Bang - Battaglioni - Berardi -

Buri - Caroni - Cedraschi - Garbani Nerini -

Garzoli - Genini - Pinoja - Schnellmann -

Schoenenberger - Terraneo - Tonini

## TESTO DELL'INTERROGAZIONE

### Ridurre l'impatto ambientale degli enti pubblici

La Commissione ambiente, territorio ed energia ha esaminato la petizione PE34 del 15 marzo 2019 presentata da 4'378 cittadini (rappresentati dal signor Zeno Casella, Bigorio) *Ticino: fai la tua parte per salvare il clima!*, che, facendo leva sull'emergenza climatica, chiede fra l'altro di ridurre l'impatto ambientale degli enti pubblici.

La Commissione fa proprie le preoccupazioni espresse dalla petizione e, come spiegato nel rapporto del 30 aprile 2020, ha deciso di interrogare il Consiglio di Stato, ponendo le seguenti domande:

1. Come giudica il Consiglio di Stato il grado di avanzamento in materia di risanamento energetico di edifici pubblici? Si intravedono possibili miglioramenti nell'informazione e negli incentivi in grado di incrementare il numero di edifici pubblici risanati?
2. Quale è la politica dell'amministrazione per ciò che concerne l'adeguamento di attrezzature e veicoli a standard ambientali sostenibili? Si intravedono margini di miglioramento?
3. Il Cantone in materia di gestione dei rifiuti e di riciclaggio degli stessi emana disposizioni interne a tutti i vari servizi cantonali? Se no, intende farlo così da promuovere atteggiamenti virtuosi in questo campo? Se sì, intravede possibilità di miglioramenti, per esempio nel campo del riciclaggio delle plastiche, della riduzione generale di rifiuti o altro?
4. Il Cantone e i suoi servizi, che dovrebbero essere soggetti alle imposte causali (rifiuti, canalizzazioni, altro), lo sono in tutti i loro ambiti oppure ci sono settori che non vi soggiacciono e quindi potrebbero risultare disincentivati dal ridurre la quantità di rifiuti?

Al primo firmatario della petizione saranno inoltrate le risposte che arriveranno dal Consiglio di Stato.

Per la Commissione ambiente, territorio ed energia:

Sebastiano Gaffuri, presidente  
Alberti - Badasci - Bang - Battaglioni - Berardi -  
Buri - Caroni - Cedraschi - Garbani Nerini -  
Garzoli - Genini - Pinoja - Schnellmann -  
Schoenenberger - Terraneo - Tonini