

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signor
Daniele Caverzasio
Deputato al Gran Consiglio

Interrogazione 17 luglio 2013 n. 164.13 Impatto ambientale frontalieri

Signor deputato,

prima di entrare nel merito delle domande puntuali da lei sollevate, riteniamo utile fare brevemente il punto della situazione a proposito dello stato dell'aria nella Svizzera italiana. Sia per quanto riguarda lo smog invernale (il cui principale indicatore sono le polveri sottili o PM10) che lo smog estivo (caratterizzato da elevate concentrazioni di ozono) l'evoluzione pluriennale delle concentrazioni indica una chiara tendenza al miglioramento, pur rimanendo superati i rispettivi limiti di legge fissati dall'Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIAt), in particolare durante i periodi più critici. Lo confermano i dati per il 2012 pubblicati dal Dipartimento del territorio nel rapporto sulla qualità dell'aria in Ticino, i quali risultano essere tra i più bassi registrati dall'inizio delle misurazioni. Da una prima analisi dei dati dell'anno in corso una tendenza analoga risulta inoltre essere in atto anche per il 2013.

Sicuramente il traffico veicolare è una delle principali cause della presenza di sostanze inquinanti nell'aria, tra le quali citiamo in particolare gli ossidi di azoto (NO_x, nella misura del 70% circa), i composti organici volatili (COV) e le polveri sottili (PM10). A ciò si aggiunge il contributo degli inquinanti secondari, i quali si formano in un secondo momento in seguito a delle reazioni chimiche, con gli inquinanti primari a fungere da substrato (i cosiddetti precursori). È questo il caso per esempio dell'ozono, i cui precursori sono NO_x e COV.

Passando al tema delle modalità di informazione, teniamo poi a precisare che la comunicazione ufficiale alla popolazione da lei citata, riguardo alle elevate concentrazioni di ozono nell'aria, è indirizzata *nel caso specifico* alla sola popolazione residente a Sud delle Alpi in quanto nel giorno di emissione del comunicato tutti i superamenti della soglia di informazione sono stati registrati in Ticino, e nel Sottoceneri in particolare. Segnaliamo che tale provvedimento è stato deciso dalla Conferenza svizzera dei Direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente, DCPA, e che questo concetto è contenuto nel Decreto esecutivo concernente le misure d'urgenza in caso di inquinamento atmosferico acuto del 30 gennaio 2007.

Parallelamente i dati sulle immissioni di ozono sono pubblicati e aggiornati con cadenza oraria sul sito dell'Osservatorio ambientale della Svizzera italiana (OASI, www.ti.ch/oasi). Dal sito è inoltre possibile scaricare un applicazione per Smartphone, denominata airCHECK, che permette in tempo reale di avere un indicazione della qualità dell'aria. airCHECK è il successore dell'apprezzata applicazione "Qualità dell'aria in Ticino" sviluppata dall'OASI, che, a seguito del successo riscontrato e del grande interesse mostrato oltralpe, è stata estesa su mandato della Società svizzera dei responsabili della qualità dell'aria a tutto il territorio nazionale e al Liechtenstein.

Da rilevare inoltre che airCheck informa anche a proposito degli effetti sulla salute dell'inquinamento dell'aria e sui provvedimenti che si possono prendere.

1. Quant'è l'impatto ambientale dei circa 56'000 frontalieri, ai quali vanno aggiunti diverse migliaia di "padroncini", che quotidianamente varcano il confine?

Premesso che i fattori di emissione del parco veicoli italiano sono equiparabili a quello svizzero non è evidente quantificare - al di là di una stima grossolana - l'impatto ambientale provocato dal traffico dei frontalieri che giornalmente entrano in Ticino rispetto al carico inquinante totale. Lo stesso è dato in buona sostanza dalle emissioni prodotte da questi veicoli per una percorrenza media di alcune decine di chilometri all'interno del territorio cantonale. A titolo di esempio, le emissioni di ossidi di azoto prodotte da 50'000 veicoli per una percorrenza media di 30 km nella Regione del Mendrisiotto ammontano a circa 235 kg/giorno, a fronte delle emissioni globali di ossidi di azoto prodotte giornalmente dal traffico veicolare complessivo nel Mendrisiotto di 1360 kg/giorno.

Per quanto riguarda la situazione della viabilità e le code citate nell'interrogazione, il problema in realtà non è limitato alle zone di frontiera ma si estende su una parte importante della rete viaria del Ticino centrale e meridionale. Va poi aggiunto che la qualità dell'aria nel Mendrisiotto è già di per sé negativamente influenzata dalla sua particolare situazione geografica: si pensi per esempio alla frequente formazione di inversioni termiche durante il periodo invernale, le quali favoriscono l'accumulo di sostanze inquinanti.

Sempre in relazione alla posizione geografica osserviamo per concludere che, così come il traffico veicolare, neppure l'inquinamento atmosferico si ferma alle frontiere: nel Mendrisiotto in particolare vi è infatti un importante inquinamento di fondo, gran parte del quale ha origine nel bacino padano.

2. Quali danni alla salute può provocare questo traffico nelle regioni più sensibili (in particolare Mendrisiotto)?

Recenti studi epidemiologici, in particolare il progetto SAPALDIA, hanno mostrato come diverse affezioni polmonari siano da correlare all'inquinamento atmosferico.

Inoltre uno studio realizzato nel 2009 ed aggiornato nel 2013 (non ancora pubblicato) a cura dell'Istituto tropicale e di sanità pubblica svizzero in collaborazione con la maggior parte dei cantoni, fra cui il Ticino, dimostra l'esistenza di una correlazione tra un'elevata concentrazione di polveri sottili nell'aria durante i periodi di smog atmosferico acuto e l'aumento del numero di ospedalizzazioni. I problemi di salute osservati riguardano soprattutto i sistemi cardiovascolare e respiratorio e sono riscontrabili anche in regioni sottoposte a delle concentrazioni medie non particolarmente elevate. Per maggiori informazioni sugli effetti dell'inquinamento atmosferico sulla salute rimandiamo alla pagina web dell'autorità federale dedicata a questo tema specifico:
<http://www.bafu.admin.ch/luft/10804/10806/index.html?lang=it>

3. Quali costi diretti e indiretti provocano alla collettività?

In analogia con quanto già accennato al punto 1 non ci è purtroppo possibile determinare con precisione l'influsso di 56'000 veicoli sulla salute delle persone, per cui dobbiamo limitarci a riportare alcuni dati pubblicati dall'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM): in Svizzera, ogni anno, l'inquinamento atmosferico genera costi non coperti di oltre 5 miliardi di Fr. (dato 2005). Questi costi esterni, non sostenuti dai diretti responsabili, si verificano principalmente nel settore sanitario, nell'agricoltura (perdite di raccolto) e sotto forma di danni a materiali ed edifici.

4. Come intende muoversi il Consiglio di Stato?

I provvedimenti previsti ed approvati dal CdS sono contenuti nel Piano di risanamento dell'aria del Canton Ticino 2007-2016 (PRA). Il PRA prevede sia delle misure d'urgenza in caso di forte inquinamento (con misure quali la riduzione della velocità in autostrada oppure il contingentamento delle manifestazioni motoristiche a livello cantonale e relativo divieto durante i periodi di smog estivo e invernale nelle zone particolarmente esposte), sia quelle la cui attuazione a lungo termine dovrebbe portare una riduzione delle concentrazioni di inquinanti. Tra i molti esempi significativi citiamo qui i pacchetti di misure a favore del risparmio energetico negli edifici, il risanamento degli impianti stazionari, il potenziamento e la promozione del trasporto pubblico e aziendale, gli ecoincentivi in favore di veicoli meno inquinanti, il potenziamento e la promozione dei percorsi pedonali e ciclabili, le misure per la moderazione e la gestione del traffico, la politica dei posteggi oppure ancora gli strumenti di pianificazione territoriale per uno sviluppo sostenibile.

Oltre al PRA segnaliamo poi vari Piani regionali di risanamento dell'aria (il **PRAM per il Mendrisiotto** e il PRAL per il Luganese) i quali in generale contengono delle misure più specifiche in favore di una migliore qualità dell'aria adattate in funzione delle realtà locali e regionali.

Va tuttavia sottolineato come l'effetto dei progressi tecnologici e delle misure intraprese dal Cantone può essere esplicitato soltanto con il contributo dei cittadini, ognuno nel limite delle proprie possibilità, adottando un comportamento rispettoso dell'ambiente in generale e della qualità dell'aria in particolare in tutti gli ambiti citati sopra.

L'elaborazione della presente risposta ha richiesto complessivamente 8 ore lavorative ai servizi coinvolti.

Nella speranza di aver risposto in modo esauritivo alle sue domande voglia gradire, Signor deputato, l'espressione della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



P. Beltraminelli

Il Cancelliere:



G. Gianella

Copia:

- Dipartimento del territorio
- Dipartimento della sanità e della socialità
- Divisione dell'ambiente
- Divisione della salute pubblica
- Sezione protezione aria, acqua e suolo
- Ufficio aria, clima ed energie rinnovabili
- Ufficio del medico cantonale
- Servizio di promozione e di valutazione sanitaria
- Cancelliere dello Stato