

Messaggio

numero

6254

data

18 agosto 2009

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 20 ottobre 2008 presentata da Sergio Savoia e cofirmatari “Zone a basso carico ambientale”

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

a seguito dei superamenti dei valori limite dell’Ordinanza contro l’inquinamento atmosferico, OIAt, per le PM10, ozono e diossido di azoto riscontrati in alcune zone del Cantone Ticino, i deputati Sergio Savoia e cofirmatari, segnalano la critica situazione dell’inquinamento atmosferico proponendo, sul modello di quanto già effettuato in diverse città europee, la realizzazione di uno studio per valutare la fattibilità delle zone a basso carico ambientale sul territorio ticinese, in particolare verificando le possibili aree interessate e le modalità di attuazione.

PREMESSA

La tematica dell’introduzione di zone a basso impatto ambientale è stata affrontata in Svizzera negli ultimi anni da diversi Cantoni.

In particolare il Cantone di Ginevra, che si trova confrontato con un importante traffico veicolare nell’agglomerato ginevrino, ha inserito nella recente revisione del suo Piano di risanamento dell’aria una scheda concernente proprio l’introduzione di zone a basso impatto ambientale.

A questo scopo ha dato avvio ad uno studio sulla fattibilità di questo tipo di provvedimenti tenendo conto da una parte del contesto legislativo svizzero e dall’altra della situazione specifica a livello di emissioni del parco veicoli circolante in Svizzera.

Le prime indicazioni di questo studio hanno rilevato che la definizione di “zone a basso carico ambientale” con limitazioni della circolazione di determinate categorie di automezzi presuppone perlomeno:

- l’introduzione di un sistema di classificazione ed etichettatura dei veicoli in funzione delle loro emissioni,
- la modifica della segnaletica stradale che permetta di riconoscere chiaramente l’entrata nelle “zone a basso carico ambientale”,
- la possibilità di sanzionare i veicoli non autorizzati che sostano e circolano nelle “zone a basso carico ambientale”.

Questi provvedimenti richiedono la modifica di diverse ordinanze a livello federale tra cui quella sulla segnaletica stradale, OSStr, quella concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali, OETV e quella sulle norme della circolazione stradale, ONC.

A livello cantonale non è quindi possibile intervenire senza modifiche dell'attuale ordinamento legislativo federale.

Per questo motivo il Dipartimento del territorio, con lettera del 13 gennaio 2009 ha preso contatto con l'Autorità federale competente in materia e cioè il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, DATEC, chiedendo di organizzare un incontro in cui discutere la tematica delle zone a basso impatto ambientale.

Il Consigliere federale Moritz Leuenberger rispondendo il 4 marzo 2009 alla richiesta del DT si è dichiarato disponibile ad entrare in materia, segnalando che a livello federale la Consigliera nazionale Teuscher ha proposto di creare le basi giuridiche necessarie all'introduzione delle cosiddette zone ecologiche (mozione 07.3194). Tuttavia nel suo parere alla mozione, il Consiglio federale ha espresso scetticismo sia sui benefici ecologici che sulle modalità d'attuazione.

Il 13 maggio 2009 si è svolto un incontro tra una delegazione della Divisione ambiente e del Segretariato generale del DATEC durante il quale sono state esposte le relative posizioni.

Il DATEC ha indicato come, a seguito delle sollecitazioni di diversi Cantoni, tra cui in particolare il Cantone Ginevra, internamente ha dato mandato agli uffici federali delle strade e dell'ambiente, USTRA e UFAM, di chiarire da un lato gli aspetti giuridici e dall'altro quelli prettamente tecnici, relativi all'introduzione delle zone a basso carico ambientale.

L'USTRA ha quindi elaborato un parere giuridico in cui ha precisato quali norme legislative andrebbero modificate e l'UFAM ha invece sviluppato diversi scenari per l'introduzione delle zone a basso carico ambientale basati su diversi criteri e variabili, come l'inquinamento atmosferico, la situazione del traffico, la definizione delle categorie di veicoli ammesse nelle zone e così via.

Il DATEC ha chiaramente indicato che le "Zone a basso carico ambientale" non possono riguardare gli assi di transito della rete nazionale (SN), devono essere chiaramente circoscritte e riguardare unicamente Zone ben delimitate del tessuto urbano (quartieri). Inoltre il bilancio ambientale dev'essere chiaramente comprovato.

Nel frattempo a livello di esperti cantonali si è costituito un gruppo di lavoro nell'ambito dell'associazione dei responsabili della qualità dell'aria, Cerclair a cui partecipano i rappresentanti dei Cantoni di Ginevra, Vaud, Basilea Città e Campagna, Zurigo e delle città di Berna e Zurigo.

Ai lavori di questo gruppo si è unito anche il responsabile della protezione dell'aria del Cantone Ticino, che ha partecipato alla seduta del 14 maggio scorso.

Obiettivo di questo gruppo di lavoro è quello di condividere le esperienze in materia, confrontare i risultati dei diversi studi di fattibilità eseguiti finora e procedere in maniera coordinata nell'eventuale definizione delle zone a basso carico ambientale.

Gli studi già svolti nei Cantoni di Ginevra, Vaud e Zurigo indicano, che a dipendenza delle diverse caratteristiche specifiche alle diverse realtà cantonali, l'introduzione delle zone a basso carico ambientale potrebbe potenzialmente portare a riduzioni significative delle emissioni delle principali sostanze inquinanti, PM10 e ossidi di azoto.

Queste riduzioni possono variare dal 10% al 20% delle emissioni nel comparto in cui si introdurrebbe il provvedimento, in funzione del parco veicoli circolante, dei veicoli coinvolti dal provvedimento dalle loro percorrenze chilometriche e dalla reazione degli utenti all'introduzione della misura.

A questo proposito si segnala che nel Cantone Ginevra l'effetto sarebbe maggiore anche a causa della limitazione della circolazione di molti veicoli obsoleti provenienti dalla Francia.

Infine e in considerazione dell'importanza del traffico pendolare transfrontaliero nel Sottoceneri, il DT ha preso pure contatto con la Regione Lombardia per valutare la possibilità di armonizzare eventuali provvedimenti in questo ambito con quelli che già sono adottati in Italia, dove da ormai diversi anni sono state introdotte in molti comuni le zone a traffico limitato.

Durante un incontro tenutosi il 7 maggio 2009, la Regione Lombardia e l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente, ARPA, si sono dichiarate disponibili a fornire il supporto tecnico necessario a definire flussi e caratteristiche del traffico proveniente dall'Italia.

PROPOSTA

La mozione presentata dal deputato Sergio Savoia e cofirmatari chiede al Consiglio di Stato di affrontare tramite un apposito studio i seguenti temi:

- fattibilità delle zone a basso carico ambientale sul territorio ticinese, in particolare:
- possibili zone interessate;
- sistema di classificazione ed etichettatura dei veicoli (immatricolazioni in Svizzera e in Italia): adeguamento
- dell'etichetta ambientale elaborata dalla Confederazione, necessità di sviluppare un altro sistema
- d'etichettatura (cantonale, intercantonale o insubrico);
- sistema di controllo prospettato; effetti potenziali e rischi potenziali;
- possibilità d'integrare le zone a basso carico ambientale nel piano di misure dell'OIAAt;
- possibilità di collaborare con altri Cantoni o regioni limitrofe (Regio insubrica);
- possibile allargamento ad altri possibili inquinanti (ad es. l'ozono).

CONSIDERAZIONI

Tenuto conto delle premesse illustrate sopra e dei risultati degli studi preliminari svolti a Ginevra, Vaud e Zurigo, il Consiglio di Stato ritiene che uno studio di fattibilità sull'introduzione di zone a basso carico ambientale sia opportuno in quanto il potenziale di riduzione delle emissioni in zone soggette ad un inquinamento atmosferico pronunciato, sia significativo e potrebbe contribuire al risanamento della qualità dell'aria in determinate zone critiche del Cantone Ticino.

Il Consiglio di Stato con risoluzione governativa del 16 giugno 2009 ha così commissionato allo studio di ingegneria CSD Tre Laghi SA, Lugano, l'effettuazione di uno studio sulla praticabilità dell'introduzione di zone a basse emissioni in Ticino.

In considerazione delle attività intraprese a livello intercantonale e federale il CdS reputa che diversi aspetti della definizione delle zone a basso carico ambientale potranno essere

demandati ai lavori svolti da parte del DATEC e del gruppo di lavoro del Cerclair. Si pensa in particolare alla questione legata al sistema di classificazione dei veicoli, alla loro etichettatura e a quello di controllo del rispetto da parte degli utenti.

Questo permetterà di concentrare lo studio a livello cantonale sulla definizione di possibili perimetri delle zone a basso carico ambientale e la valutazione dei loro effetti, tenendo conto del contesto ticinese, dovuto anche alla vicinanza del territorio italiano.

In questo senso si reputa necessario prevedere nello studio di fattibilità commissionato, due scenari diversi per gli agglomerati della Città di Lugano e per il Mendrisiotto, che risultano essere le zone più soggette all'inquinamento atmosferico.

Lo studio si concentrerà così sui seguenti punti:

- Sintesi dei dati di base;
 - Qualità dell'aria nei centri urbani di Lugano e del Mendrisiotto;
 - Definizione delle categorie da prendere in considerazione in funzione delle norme di emissione in vigore e pianificate;
 - Caratterizzazione del parco veicoli in circolazione nei centri urbani di Lugano e del Mendrisiotto;
 - Stima del contributo di ogni categoria di veicoli.
- Definizione dei parametri e delle modalità di messa in opera da considerare per la definizione dei due scenari:
 - Aspetti temporali: tappe ed orizzonti di messa in opera; carattere permanente/temporaneo; rinforzamento progressivo delle esigenze;
 - Aspetti legati ai veicoli: categorie; limiti di prestazione; numero di veicoli; rafforzamento progressivo a tappe delle esigenze;
 - Definizione dei perimetri di limitazione per gli agglomerati di Lugano e del Mendrisiotto in funzione delle zone con immissioni eccessive;
 - Misure di incentivazione finanziaria (p.es. tipo « bonus/malus ») ed eccezioni da prevedere tenendo conto della legislazione esistente.
- Elaborazione e valutazione sintetica dei due scenari tenendo conto dell'insieme dei criteri da considerare.
- Raccomandazione incl. modalità di messa in opera, orizzonti temporali, aspetti finanziari (incl. incentivi finanziari); eccezioni da prevedere.

CONCLUSIONE

Si ritiene che, l'attribuzione del mandato di eseguire lo studio di fattibilità alla CSD Tre Laghi SA, risponde - per forma e contenuti - a quanto postulato dalla mozione dei deputati Sergio Savoia e cofirmatari.

A seguito dei risultati dello studio, che saranno noti entro la fine del 2009, il Consiglio di Stato valuterà poi l'opportunità di sentire le Commissioni regionali dei trasporti, rispettivamente i Comuni interessati.

Se le indispensabili modifiche del diritto federale in materia saranno concretizzate, successivamente sarà possibile aggiornare il Piano di risanamento dell'aria, PRA 2007-2016, inserendo un'apposita scheda concernente le zone a basso impatto ambientale.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, G. Gendotti

Il Cancelliere, G. Gianella

Annessa: Mozione 20.10.2008

MOZIONE

Zone a basso carico ambientale

del 20 ottobre 2008

Nel Canton Ticino, tra l'ottobre 2007 e il febbraio 2008, i valori limite legali per le polveri fini¹ sono stati superati diverse volte. A Lugano sono stati superati in 27 occasioni; a Chiasso i giorni di superamento hanno superato abbondantemente i 40.

La legge, la cui attuazione spetta ai Cantoni, permette per contro un solo giorno di superamenti in un anno: l'obiettivo è tutelare la salute dei cittadini. Come nei precedenti inverni, invece, i cittadini hanno ancora sofferto degli elevati carichi di polveri fini presenti nell'aria. Un problema che colpisce soprattutto le persone che vivono e lavorano nei centri cittadini e lungo i principali assi di transito, dove sono particolarmente numerose le polveri di fuliggine del diesel: le più pericolose perché estremamente piccole e cancerogene. Si ricorda che questo pericolo invisibile provoca ogni anno, in Svizzera, il decesso prematuro di 3'000-4'000 persone.

Per limitare questo tipo d'inquinamento, tredici città tedesche, tra cui Stoccarda, Friburgo, Hannover, Berlino e Colonia, hanno realizzato "zone a basso carico ambientale", nelle quali possono circolare solo i veicoli poco inquinanti (individuabili grazie ad un contrassegno verde). In tutta Europa sono più di sessanta le zone a basso carico ambientale realizzate o in fase di progettazione. Se ne trovano in Italia, Svezia, Paesi Bassi, Danimarca e Regno Unito. Una tale misura è attualmente allo studio anche nei Cantoni di Ginevra, Basilea, Zurigo e Berna.

I vantaggi di questa misura sono molteplici: da un miglioramento generale della qualità dell'aria, a un aumento della qualità della vita nelle città; da un accelerazione del rinnovo del parco veicoli all'orientamento verso modalità di trasporto meno inquinanti.

Al fine di valutare la fattibilità di zone a basso carico ambientale nel Canton Ticino (uno dei cantoni più toccati dall'inquinamento da polveri fini) chiediamo al Consiglio di Stato di condurre uno studio di fattibilità sulla possibilità d'introdurre zone a basso carico ambientale in alcuni agglomerati ticinesi, soprattutto nel Sottoceneri, quale misura permanente di lotta contro l'inquinamento atmosferico o in caso di picchi d'inquinamento.

Lo studio, che dovrebbe essere definito in dettaglio dal Consiglio di Stato, potrebbe contenere e affrontare i seguenti aspetti che noi auspichiamo:

- fattibilità delle zone a basso carico ambientale sul territorio ticinese, in particolare:
 - possibili zone interessate;
 - sistema di classificazione ed etichettatura dei veicoli (immatricolazioni in Svizzera e in Italia): adeguamento dell'etichetta ambientale elaborata dalla Confederazione, necessità di sviluppare un altro sistema d'etichettatura (cantonale, intercantonale o insubrico);
 - sistema di controllo prospettato;
 - effetti potenziali e rischi potenziali;
 - possibilità d'integrare le zone a basso carico ambientale nel piano di misure dell'OIAI;
 - possibilità di collaborare con altri Cantoni o regioni limitrofe (Regio insubrica);
 - possibile allargamento ad altri possibili inquinanti (ad es. l'ozono);
- possibilità di un'attuazione a tappe (prima un progetto pilota poi la progressiva introduzione);
- necessità di un esame e di un'azione parallela condotta dalla Confederazione (integrazione di questa misura nel piano d'azione "polveri fini" della Confederazione);
- costi e tempistica.

¹Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIAI, Allegato 7 art. 2 cpv. 5) fissa per le PM10 il valore medio giornaliero a 50 µg/m³. Questo può essere superato una sola volta all'anno.

Sergio Savoia

Arigoni G. - Arigoni S. - Badasci - Boneff - Caimi - Celio - Chiesa - Corti - Galusero - Garobbio - Ghisolfi - Gysin - Lepori - Maggi - Martignoni - Merlini - Orelli Vassere - Pantani - Pellanda - Pinoja - Rusconi - Stojanovic