

Rapporto

numero	data	Dipartimento
7300 R	11 gennaio 2018	TERRITORIO / CANCELLERIA
Concerne		

della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sulla mozione 14 febbraio 2017 presentata da Cleto Ferrari "Polveri fini: per una politica concreta, sincera ed efficiente"

(v. messaggio 5 aprile 2017 n. 7300)

1. ANALISI DELLA MOZIONE

Dopo un serio approfondimento in collaborazione con il Dipartimento del territorio e attraverso l'esperienza diretta sul territorio Agno-Malcantone, che rappresento in qualità di municipale, ho tratto le seguenti conclusioni riguardanti il tema sollevato dall'atto parlamentare in oggetto.

A seguito dell'episodio di smog acuto di fine gennaio 2017 e alla conseguente introduzione delle misure d'emergenza (in particolare 80 km/h in autostrada e divieto di circolazione per veicoli euro 3 e inferiori), Cleto Ferrari chiese al Consiglio di Stato di intervenire in modo più incisivo ed efficace nella lotta contro l'inquinamento atmosferico. Concretamente Ferrari chiedeva che negli accordi tra la Svizzera e l'Italia in ambito di ristorni venissero inseriti anche degli accordi vincolanti di lotta alle polveri fini nella regione Lombardia e che non si finanziasse più il trasporto dei frontalieri su territorio italiano con i soldi dei contribuenti ticinesi.

Nella sua risposta (Messaggio n. 7300 del 5 aprile 2017) il Consiglio di Stato ha puntualizzato innanzitutto che la lotta all'inquinamento atmosferico non si limita sicuramente all'introduzione di misure d'emergenza durante i periodi di smog acuto, ma viene affrontata soprattutto sul lungo termine, per tutte le fonti di emissione e in diversi ambiti (trasporti, energia, pianificazione del territorio ed economia). L'esistenza di questo aspetto non traspare infatti nello scritto di Ferrari, il quale come detto sembra limitare la lotta all'inquinamento atmosferico alla sola attuazione delle misure d'emergenza.

In base a quanto appena descritto, il Consiglio di Stato è infatti cosciente che i soli provvedimenti d'emergenza non sono di per sé sufficienti a risolvere il problema dell'inquinamento atmosferico; essi contribuiscono tuttavia a limitare e rallentare l'accumulo delle sostanze inquinanti nell'aria. Sono inoltre un utile e concreto intervento di sensibilizzazione all'indirizzo del singolo cittadino, che può dare il proprio contributo personale a fronte di una situazione molto critica dal profilo ambientale. A complemento della misura straordinaria che vieta la circolazione ai veicoli diesel più inquinanti, il Consiglio di Stato ritiene che la contemporanea offerta gratuita del trasporto pubblico rappresenti una significativa occasione per attrarre nuovi utenti verso questo tipo di trasporto, quale valida alternativa alla mobilità motorizzata privata.

Dal canto suo, la strategia sul lungo termine viene invece perseguita da circa 30 anni e si prefigge il raggiungimento degli obiettivi e dei limiti fissati dall'Ordinanza contro

l'inquinamento atmosferico (OIA), tramite l'attuazione di provvedimenti duraturi fissati dall'OIA stessa, dai regolamenti cantonali e dalle misure contenute nel piano di risanamento dell'aria cantonale.

Contrariamente a quanto asserito dalla mozione, il Consiglio di Stato segnala che anche la Regione Lombardia ha adottato tutta una serie di provvedimenti per lottare contro l'inquinamento atmosferico, sostanzialmente simili a quelli adottati nel nostro Cantone. Essi sono contenuti nel Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA), in pratica il corrispettivo italiano del nostro Piano di risanamento dell'aria.

Per quanto attiene agli accordi tra la Svizzera e l'Italia in ambito di ristorni, il Consiglio di Stato ricorda che l'Accordo Italo-svizzero del 1974 relativo all'imposizione dei frontalieri e alla compensazione finanziaria a favore dei Comuni italiani di confine è stato rinegoziato a fine 2015 dalla Confederazione svizzera e dalla Repubblica italiana. Il nuovo accordo, che deve ancora essere firmato e ratificato dalle parti, non prevede più un sistema di ristorni. Tuttavia, l'Italia si è impegnata, nel quadro dei progressi sulle questioni fiscali relative ai lavoratori frontalieri e allo status di Campione d'Italia, a potenziare – in stretta collaborazione con la Svizzera – i collegamenti e le infrastrutture di trasporto che servono le zone di confine per ridurre le congestioni nel traffico locale e per migliorare le condizioni complessive dei frontalieri e delle comunità locali.

2. CONCLUSIONE

È indubbio che le emissioni derivanti dalle attività antropiche nelle regioni italiane che confinano con il nostro Cantone siano più elevate che da noi. Ciò nonostante, **non è corretto motivare i superamenti dei valori limite d'immissione degli inquinanti rilevati nel Mendrisiotto e nel Sottoceneri con la sola vicinanza geografica con la Lombardia.**

Ecco quindi che in ragione delle numerose fonti di emissioni presenti sul nostro territorio, che sono indubbiamente responsabili di una parte considerevole delle concentrazioni di inquinanti registrate in Ticino, il Consiglio di Stato ritiene di dover concentrare le proprie attività e i propri sforzi, anche finanziari, per raggiungere gli obiettivi e i limiti fissati dall'OIA sul proprio territorio giurisdizionale, sia sul lungo che sul corto termine.

Nell'ambito transfrontaliero il sostegno all'ammodernamento e al potenziamento della rete dei trasporti pubblici, così come alle azioni per contenere il traffico stradale, è commisurato all'interesse cantonale e non sussistono quindi motivi per un suo ridimensionamento o addirittura per un suo annullamento, come richiesto da Cleto Ferrari.

Per le ragioni esposte s'invita il Gran Consiglio a **respingere la mozione in oggetto.**

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Giancarlo Seitz, relatore

Battaglioni - Buzzini - Canepa - Censi -

Durisch - Gaffuri - Ghisolfi - Maggi - Pamini -

Pugno Ghirlanda - Rückert - Storni - Zanini