

# Rapporto di maggioranza

numero	data	Dipartimento
<b>6022 R1</b>	22 aprile 2008	TERRITORIO
Concerne		

## **della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 22 gennaio 2008 concernente la richiesta di un credito complessivo di fr. 3'024'000.- per il periodo 2008-2011 per l'attuazione dei provvedimenti previsti dal Piano di risanamento dell'aria**

Con il messaggio in esame, il Consiglio di Stato chiede un credito di franchi 3'024'000.-- per l'attuazione dei provvedimenti previsti dal Piano di risanamento dell'aria (PRA) 2007-2016. La Legge federale sulla protezione dell'ambiente stabilisce infatti (art. 44) che quando si constatano, o siano da prevedere, effetti nocivi o molesti dovuti a inquinamento atmosferico, i Cantoni sono tenuti ad allestire un piano di provvedimenti per eliminare, o perlomeno ridurre, tali effetti (v. art. 36). Il PRA prevede pertanto ben 54 provvedimenti, dei quali diremo succintamente in seguito.

Nonostante una riduzione delle emissioni inquinanti, fra il 20 e il 70% a seconda delle fonti, in Ticino i valori-limite ammessi dall'Ordinanza federale in materia sono tuttora sovente superati. Ciò vale in particolare per il diossido di azoto (NO<sub>2</sub>), le polveri fini (PM<sub>10</sub>) e l'ozono (O<sub>3</sub>), che sono tuttora sovente al di sopra delle soglie di tolleranza consentite dall'OIAAt. Questa situazione si verifica soprattutto:

- a) durante un periodo invernale, tra gennaio e marzo, caratterizzato da frequenti casi di inversione termica, che impediscono il normale scambio di masse d'aria, generando alte concentrazioni di polveri fini;
- b) durante un periodo di smog fotochimico estivo, caratterizzato da alte concentrazioni di ozono.

### **STRATEGIE DI INTERVENTO E OBIETTIVI DI RIDUZIONE**

I dati sullo stato dell'aria, raccolti a partire dagli anni '80, hanno mostrato che l'inquinamento atmosferico in varie parti del Ticino era nettamente superiore ai limiti fissati dall'OIAAt- Il Cantone ha pertanto provveduto ad elaborare un Piano di risanamento che indicava i provvedimenti da mettere in atto per migliorare la situazione. Le 55 schede di quel primo PRA, adottate dal Consiglio di Stato fra il 1991 e il '92, erano focalizzate sulla pianificazione del territorio e sui trasporti, e avrebbero dovuto trovare attuazione entro il 1994, ma la "tabella di marcia" si è rivelata troppo ottimistica. Alla fine degli anni '90 è stato pertanto necessario procedere all'allestimento di Piani di risanamento dell'aria regionali, in parallelo ai Piani dei trasporti regionali.

## OBBIETTIVI

L'inquinamento atmosferico può essere ridotto mediante due tipi d'intervento:

- a) prescrizioni tecniche che agiscono sulle emissioni specifiche
- b) il ridimensionamento delle attività inquinanti.

Le emissioni, a loro volta, possono essere ridotte agendo sui fattori di emissione con misure di tipo tecnico per depurare i gas di scarico (v. catalizzatori sulle auto, filtri sui camini industriali, ecc.) oppure riducendo i consumi e le percorrenze, tramite misure educative o di carattere pianificatorio.

Il Piano di risanamento dell'aria 2007-2016 si prefigge pertanto di:

1. aggiornare e attualizzare i provvedimenti previsti dal PRA elaborato nel 1991-1992;
2. rendere più restrittive, se necessario, le disposizioni sui limiti di emissione fissati dall'OIAAt, in caso di immissioni eccessive;
3. adattare i provvedimenti alle nuove disposizioni federali (LPAmb; OIAAt).

Più concretamente, sono da perseguire i seguenti obiettivi:

1. **Ossidi di azoto:** le emissioni di NOx dovranno essere quasi dimezzate. L'obiettivo è posto a ca. 2'300 ton/a. Per l'ozono, la diminuzione dovrà essere del 60%. (provvedimenti previsti: misure concernenti il traffico e il controllo e risanamento degli impianti stazionari).
2. **Composti organici volatili:** riduzione del 10% per rientrare nei limiti OIAAt; del 50% per rispettare i valori limite dell'ozono (provvedimenti previsti: misure atte a diminuire le emissioni diffuse di COV).
3. **Polveri fini:** riduzione del 50% per rispettare i limiti OIAAt (provvedimenti previsti: applicazione di filtri contro il particolato agli impianti stazionari, in particolare agli impianti a legna e alle macchine da cantiere, nonché misure concernenti il traffico).
4. **Ammoniaca:** riduzione del 40-50% in modo da evitare di superare il carico critico di azoto per suolo e acqua (provvedimenti previsti : riduzione delle emissioni nel settore agricolo)
5. **Diossido di carbonio:** riduzione del 10% per contenere le conseguenze negative sul clima, secondo il Protocollo di Kyoto (provvedimenti previsti: misure concernenti il traffico, misure di risparmio energetico negli edifici).
6. **Sostanze cancerogene** (p.es. benzene, toluene, xileni, BTX): in generale, riduzione massima possibile, in quanto non esiste una soglia al di sotto della quale non esplichino il loro effetto cancerogeno. Occorre quindi ridurne quanto più è possibile il carico inquinante (provvedimenti previsti: vedi punti 2 e 3).

**OSS.** Dei 54 provvedimenti previsti, esattamente la metà (27) concernono il traffico, altri 24 gli impianti stazionari, mentre 2 riguardano l'inquinamento transfrontaliero e 1 gli aspetti organizzativi. I due settori cardine d'intervento riguardano gli impianti stazionari e il traffico. **Per gli impianti stazionari e le emissioni diffuse si prevedono essenzialmente misure di tipo tecnico**, riguardanti le attività industriali e le economie domestiche. **Per le emissioni del traffico, i provvedimenti sono invece indirizzati in primo luogo a contenere l'aumento della circolazione.** Si prevedono tuttavia anche provvedimenti di natura tecnica miranti a frenare l'aumento delle emissioni di polveri fini, prodotte in particolare dai veicoli diesel.

**N.B.** *I provvedimenti possono essere suddivisi in tre categorie: una comprendente quelli attuati prima dell'entrata in vigore del PRA; una seconda, le misure realizzabili a medio termine, entro il 2011; e una terza per i provvedimenti attuabili solo entro il 2016 (si tratta di quelle misure che richiedono il completamento di alcune infrastrutture tuttora in fase realizzativa, quali ad es. la Galleria di base di Alp Transit e il tunnel del Monte Ceneri).*

## **CHE COSA È STATO FATTO FINORA**

La politica di risanamento dell'aria messa in atto dopo il 1995, come si deduce dagli allegati al Messaggio (pag. 12-16) - ai quali rimandiamo per maggiori dettagli - ha consentito numerose realizzazioni, di cui ricordiamo le principali:

- riorganizzazione dei servizi urbani negli agglomerati di Locarno (1996), Lugano (2002) e Chiasso-Mendrisio (2004)
- creazione della Comunità tariffale Ticino e Moesano (1997)
- integrazione dei trasporti scolastici speciali nei servizi di linea
- introduzione dell'orario cadenzato ogni 30' per i collegamenti ferroviari Locarno-Lugano (1997);
- ristrutturazione e il potenziamento mirato dei servizi regionali su gomma in diverse regioni del Cantone
- realizzazione della prima tappa del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) con orario cadenzato a 30' tra i principali centri (2005) e la riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma nella Regione Tre Valli
- una serie di investimenti per la creazione di corsie e semaforizzazioni preferenziali per i servizi pubblici
- il miglioramento infrastrutturale delle stazioni di Giubiasco, Cadenazzo, Tenero, Lamone- Cadempino e Lugano

## **CHE COSA SI PREVEDE IN FUTURO**

La completazione del sistema regionale ferroviario TILO assumerà il carattere di struttura "portante" di tutto il sistema dei trasporti pubblici nel Cantone (seconda tappa nel 2012, con la realizzazione del nuovo collegamento Lugano – Mendrisio – Varese - Malpensa; terza tappa al momento della messa in esercizio di AlpTransit con la realizzazione del collegamento diretto Locarno-Lugano). In tale ambito sono previsti il prolungamento della linea S1 fino a Como-Albate (2009), quello delle linee S1 e S2 fino a Castione-Arbedo (2010), così come la realizzazione di miglioramenti infrastrutturali presso le stazioni di Castione-Arbedo, Mendrisio S. Martino, S. Antonino e Minusio.

Elementi di riferimento fondamentali per i futuri progetti nel settore sono le misure individuate dai Piani regionali dei trasporti e le opere realizzate dalla Confederazione (progetto AlpTransit e Ferrovia 2000). Tra le misure previste dai Piani regionali dei trasporti citiamo:

- il potenziamento dei servizi regionali nel Pian Scairolo e nella valle del Vedeggio
- il potenziamento delle prestazioni della Ferrovia Lugano - Ponte Tresa (cadenzamento ogni 15 minuti nel 2008);
- la riorganizzazione dei servizi urbani del Bellinzonese;
- la seconda tappa della riorganizzazione dei servizi urbani del Luganese in relazione alla messa in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate;
- l'estensione della Comunità tariffale ai biglietti singoli e alle carte per più corse
- la riorganizzazione del nodo di Capolago.

## **I PROVVEDIMENTI PROPOSTI DAL PRA**

### **1. Trasporto pubblico**

- potenziamento del trasporto su ferrovia;
- potenziamento e migliorie infrastrutturali per il traffico pubblico su strada;
- piani di mobilità per le imprese;
- promozione dei trasporti pubblici.

### **2. Piani di mobilità per le imprese**

Una "Guida alla mobilità aziendale" ha portato una decina di imprese ad analizzare le necessità e le abitudini di spostamento del proprio personale, e alcune di esse a decidere misure per ridurre il traffico generato. Dopo l'introduzione della Comunità tariffale integrale (al più presto nel 2009), potranno essere elaborate altre misure

*Obiettivo delle stesse è incentivare l'uso dei trasporti pubblici, migliorando la loro accessibilità e sensibilizzando la popolazione.* Le misure sono attuate dal Dipartimento del territorio (Sezione della mobilità e Ufficio della protezione dell'aria) in collaborazione con la Comunità tariffale Ticino e Moesano e le Aziende dei trasporti pubblici.

### **3. Abbonamento settimanale "Prova arcobaleno"**

Da gennaio ad ottobre del 2007 è stata proposta per la terza volta la campagna promozionale "Prova arcobaleno per una settimana". L'azione ha raccolto una buona rispondenza, soprattutto presso gli utenti interessati a un abbonamento di breve durata. La Comunità tariffale ha perciò deciso di mantenere l'abbonamento settimanale "Prova Arcobaleno" nel proprio assortimento, e prevede anzi di programmarlo negli automatici di vendita alle stazioni.

**N.B.** *l'attuazione di questa misura non comporta costi*, trattandosi di un prodotto già presente; per contro, occorre tener conto dei costi della promozione mirata, ad esempio nel periodo di smog invernale, assunti dalla CTM).

### **4. Azione Ozono - Arcobaleno**

Visti i risultati ottenuti negli anni 2002-2007, si intende riproporre la medesima offerta per i mesi di luglio e di agosto anche nei prossimi anni. L'utente ha la possibilità di acquistare il prodotto a un prezzo molto conveniente (anche grazie al contributo supplementare concesso da molti Comuni). A partire dal 2008 sarà possibile rinnovare detto abbonamento 24 ore su 24, 7 giorni su 7, presso gli automatici di vendita alle stazioni.

**OSS.** *L'importo per indennizzare le imprese di trasporto dei mancati introiti ammonta a 310 mila franchi all'anno.* La promozione avviene d'intesa tra l'Ufficio della protezione dell'aria del DT e l'Ufficio di promozione e di valutazione sanitaria del DSS, allo scopo di sensibilizzare la popolazione sulla problematica di inquinamento dell'aria dovuto al traffico e sulla possibilità di utilizzare il trasporto pubblico in alternativa al mezzo privato.

### **5. Misure nell'ambito della mobilità aziendale**

Nell'ambito del programma di mobilità aziendale promosso dal DT e dalle CRT, sono state individuate due possibili misure di promozione del trasporto pubblico.

- a) alle aziende che raccolgono le ordinazioni di abbonamenti dei propri dipendenti, è offerto un abbonamento a costo ribassato;

b) a dette aziende è pure offerto un abbonamento a 6 zone a prezzo ribassato. In tal modo, l'azienda può offrire al proprio collaboratore un abbonamento che copre tutto il territorio cantonale.

**OSS.** *Per la prima misura, di competenza del DT, è richiesto un credito di 250 mila franchi, di cui 200 mila quale indennità alle imprese di trasporto e 50 mila per la promozione.*

## **6. Azioni mirate**

La distribuzione gratuita di abbonamenti Arcobaleno mensili per gli automobilisti del Mendrisiotto, in occasione del recente congestionamento dell'autostrada causato da lavori al ponte-diga di Melide, ha dato risultati positivi. L'iniziativa ha fornito insegnamenti applicabili anche in altri casi. Una campagna in tal senso è ad es. collegata all'introduzione dell'orario cadenzato ogni 15 minuti sulla linea ferroviaria Lugano - Ponte Tresa, ed il conseguente miglioramento dei collegamenti con le linee bus da e per il Malcantone. Altri casi del genere sono prevedibili nell'ambito dell'introduzione dei nuovi orari 2009, che segneranno un significativo potenziamento nell'offerta di trasporti pubblici.

**OSS.** *Per queste misure è prevista una spesa annua di 65 mila franchi. I costi di promozione saranno limitati, trattandosi solo di veicolare l'informazione attraverso i mass-media.*

## **7. Altre misure**

In vista della Comunità tariffale integrale, prevista per il 2009 (al più presto) sono state studiate misure promozionali che potrebbero rientrare in questo nuovo quadro. Indicativamente citiamo:

- sconto all'acquisto dell'abbonamento a metà prezzo per i possessori di un abbonamento Arcobaleno
- abbonamento Arcobaleno a un prezzo ridotto, valido a partire dalle 8.00 del mattino, onde aumentare l'utenza nelle ore di minor frequenza
- Arcobaleno Partner: di durata determinata (ad es. due settimane) ad un familiare o convivente del possessore dell'abbonamento annuale
- carte giornaliere per la famiglia ai possessori di un abbonamento annuale
- abbonamenti annuali e mensili per la famiglia dei possessori di un abbonamento annuale
- Arcobaleno combinato con l'offerta turistica (si prevede di estendere l'abbonamento Lugano Regional Pass a tutto il Cantone)

## **RIPARTIZIONE DELLE RISORSE TRA LE VARIE COMPONENTI DEL PRA**

Varie misure concernenti il traffico, in particolare i costi degli interventi infrastrutturali previsti nel PIM (Pianificazione Infrastrutture e Mobilità, marzo 2006) sono già coperte. I provvedimenti per il risparmio energetico rientrano nel credito-quadro di 4,8 milioni di franchi per gli anni 2006-2009 e in quello di 10 milioni di franchi, per gli anni 2007-2010, destinati al risanamento e alla costruzione di edifici secondo lo standard Minergie e allo sfruttamento delle energie rinnovabili indigene.

Indicativamente, l'importo richiesto tra le componenti del programma può essere così suddiviso:

	<b>Costi</b>
Promozione del Trasporto pubblico: Campagna "Cambia l'aria - Arcobaleno al 50%" per il periodo 2008-2011	2'600'000.-
Altre misure di promozione	60'000.-
Misure organizzative	364'000.-
<b>Totale</b>	<b>3'024'000.-</b>

Come si vede, il grosso della spesa (oltre l'86% del totale) è previsto per la promozione del trasporto pubblico, mentre le spese organizzative incidono per circa il 12%, le altre misure per il 2%. È da rilevare che per la promozione del trasporto pubblico estivo, la campagna 2007 ha esaurito il credito votato a suo tempo dal Gran Consiglio. Con il Messaggio in esame, il Governo chiede pertanto di sostenere tale azione anche per il periodo 2008-2011, mediante la vendita dell'abbonamento Arcobaleno a condizioni di favore, onde sensibilizzare la popolazione su questa possibilità ancora poco nota. In collaborazione con altri Enti pubblici e privati, verranno pure esaminate nuovi segmenti di mercato.

**L'importo massimo annuo da indennizzare alle imprese di trasporto per la perdita di introiti è quantificato a franchi 650'000.-, pari cioè a quello degli anni 2005-2007.** Ovviamente, più l'acquisizione di nuovi utenti avrà successo, e meno saranno i contributi per la copertura degli introiti mancanti, ciò che darà la possibilità di reinvestire nel miglioramento dei servizi. Per indicazioni più precise al riguardo, rimandiamo alla tabella riportata nel Messaggio del CdS (p. 8).

Alle misure di promozione citate se ne aggiungono altre relative ad altri settori ed ambiti d'intervento. In particolare, riguardo agli impianti stazionari e alle emissioni diffuse, il Dipartimento del territorio si farà parte attiva nella promozione di filtri elettrostatici a basso costo per camini, stufe a legna, pigne, ecc. Gli elettrofiltri, testati dall'EMPA nell'ambito della promozione delle energie rinnovabili, hanno un potenziale di riduzione delle emissioni di polveri sottili provenienti dalla combustione della legna dell'80-90%. Per il piano di incentivazione previsto dal Cantone al fine di favorire una rapida commercializzazione e diffusione di questa tecnologia, i costi ammonteranno a circa 45 mila franchi. Sono inoltre previsti progetti di sensibilizzazione e incentivazioni per studi e ricerche. I costi previsti per queste misure sono quantificati in fr. 15'000.-.

## **LE VERIFICHE ("Controlling")**

Le esperienze finora vissute a livello regionale, nel Luganese e nel Mendrisiotto, hanno dimostrato che per garantire un'applicazione coerente ed efficace delle misure è necessario seguire costantemente la loro realizzazione. E' pertanto previsto un sistema di *controlling* per cui ogni misura descritta verrà valutata annualmente, in base agli indicatori di risultato. Scopo del controllo è la sorveglianza sull'attuazione delle misure da parte degli organismi a ciò deputati (Commissioni regionali dei trasporti e Comuni), nonché il monitoraggio regolare dell'implementazione e dell'efficacia delle misure. Dopo due anni il Dipartimento analizzerà nel dettaglio i risultati delle misure intraprese ed allestirà un Rapporto specifico all'attenzione del Governo e del Parlamento. In particolare verrà effettuata un'inchiesta per verificare se le misure attuate saranno state efficaci o se sarà necessario introdurre altre misure in sostituzione.

**N. B** *Per poter valutare e coordinare lo stato e l'efficacia dei diversi provvedimenti previsti è stato elaborato uno specifico sistema di monitoraggio (controlling), che servirà pure da base per un futuro aggiornamento del PRA, permettendo di adeguarlo a eventuali nuove disposizioni federali in materia e a nuove esigenze che potrebbero emergere in un secondo tempo. Per questa misura organizzativa - che a giudizio del Dipartimento richiede un collaboratore scientifico, con statuto di ausiliario, all'80% - il Messaggio prevede una spesa di fr. 112'000.- annui per il periodo 2008-2011 a partire dal 1° ottobre 2008, ovvero 364'000.- in totale (si tratta della cifra indicata nella tabella precedente, sotto la dicitura "misure organizzative").*

## L'ASPETTO FINANZIARIO

Come già rilevato, il costo totale dell'operazione proposta dal Governo ammonta a 3'024'000.- franchi (nel Messaggio, a pag. 1, si cita la cifra di "3,153 mio", ma si tratta di un errore, rimasto da una prima stesura, e pertanto non da considerare). **L'attuazione dei provvedimenti previsti dal Piano di risanamento dell'aria 2007 - 2016 è conforme a quanto previsto dalle Linee direttive 2008 - 2011, al capitolo 2.3 "Riscaldamento climatico, ambiente, energia".**

Più concretamente, nella proposta del Messaggio, il Piano finanziario prevede alla gestione corrente, per gli anni 2008 - 2011, franchi. 650'000.- annui (per gli indennizzi da versare all'impresa gerente della Comunità tariffale, per i minori introiti), pari dunque - sull'arco dei quattro anni - a un totale di 2'600'000.- franchi.

Sono inoltre previsti:

- fr. 43'000.- per l'avvio del monitoraggio dell'attuazione dei provvedimenti del PRA (controlling) e di ulteriori misure promozionali per il 2008 (ciò che richiede un corrispettivo aggiornamento del Preventivo)
- fr. 127'000.- annui, suddivisi in 15'000.- annui per le misure di promozione di tecnologie innovative e 112'000.- annui per il finanziamento dell'attività di monitoraggio dell'attuazione dei provvedimenti del PRA (controlling) per gli anni 2009 – 2011.

Ricapitolando, avremmo dunque la seguente situazione

	<b>Costi</b>
Versamenti alla Comunità tariffali, a compenso dei minori introiti franchi 650'000.- per 4 anni (2008-2011)	2'600'000.-
Avvio del monitoraggio (controlling), anno 2008	43'000.-
Finanziamento delle attività di monitoraggio e ulteriori misure promozionali: fr. 127'000, all'anno, per 3 anni (2009-2011)	381'000.-
<b>Totale</b>	<b>3'024'000.-</b>

## CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI

La scrivente Commissione ha discusso approfonditamente l'oggetto in esame nel corso delle sue sedute del 1. e dell'8 aprile u.s. In quest'ultima occasione, ha pure avuto un'audizione con il direttore del Dipartimento del territorio, on. Borradori, e con i suoi collaboratori signori Bernardi, Bernasconi e Blotti.

Non essendovi dubbi o contestazioni sulla necessità di adottare gli opportuni provvedimenti per migliorare la qualità dell'aria, la discussione si è focalizzata essenzialmente su due aspetti:

- a) l'efficacia delle misure proposte (in particolare nel tentativo di ridurre la circolazione stradale mediante la promozione del trasporto pubblico),
- b) la necessità o meno di assumere un funzionario apposito (sia pure solo con incarico limitato nel tempo) per assicurare il "controlling".

Sul primo punto, diversi commissari hanno osservato come la quota di traffico sulla quale è possibile incidere realmente, è piuttosto modesta. Il nostro Cantone, trovandosi lungo il principale asse di traffico fra il nord e il sud delle Alpi, volente o nolente deve infatti sopportare un grosso volume di traffico di transito, che non potrà in alcun caso venir ridotto da provvedimenti adottati in ambito cantonale. Discorso analogo vale per l'afflusso dei frontalieri sui posti di lavoro e dei clienti italiani nei punti di vendita della fascia di confine. Per quanto concerne invece il traffico "interno", un aumento del trasporto pubblico finalizzato alla riduzione di quello privato, incontra difficoltà oggettive. Schematizzando, si può dire che queste sono costituite, nel Sottoceneri, dal fatto che i mezzi di trasporto pubblico sono già "superaffollati", mentre nel Sopraceneri la dispersione degli insediamenti fa sì che "puntare" sul trasporto pubblico, al di là di un certo limite, sarebbe poco razionale.

Per quanto riguarda invece il "controlling", alcuni commissari, pur senza metterne in dubbio la necessità, hanno invece espresso dei dubbi sull'effettiva esigenza di assumere una persona apposita, ritenendo che, all'interno del Dipartimento, il personale non scarseggi.

Nel corso della citata audizione, sul primo aspetto (possibilità di trasferimento dalla strada alla rotaia) il consigliere di Stato on. Borradori e i suoi collaboratori hanno osservato che l'efficacia degli interventi è già stata dimostrata da numerosi dati riportati nel Messaggio. Riassuntivamente citiamo quelli che ci sembrano i dati più significativi:

- quotidianamente circa 42'000 utenti utilizzano i trasporti pubblici negli agglomerati urbani; circa 35'000 si spostano sui servizi regionali (senza FFS); circa 12'800 persone utilizzano i servizi regionali delle FFS per spostamenti all'interno del Cantone;
- quasi 30 mila persone si spostano quotidianamente con l'abbonamento Arcobaleno della Comunità tariffale Ticino e Moesano;
- in media circa 11'000 viaggiatori attraversano quotidianamente il San Gottardo in ferrovia; di essi circa il 60% è diretto dalla Svizzera interna al Ticino o viceversa e fa capo, in buona parte, ai servizi urbani e regionali per raggiungere la destinazione finale.

Quanto alle capacità di "smaltimento", il potenziamento dell'offerta "TILO" (lungo la tratta Biasca-Chiasso, nonché sul nuovo collegamento Albate-Camerlata) e la maggior frequenza delle cadenze orarie, previste a breve, come pure un aumento delle possibilità di posteggio nelle immediate vicinanze delle principali stazioni ferroviarie, dovrebbero consentire di rispondere maggiormente alla domanda del pubblico. Analogo discorso vale per quanto concerne l'auspicato aumento dei trasporti collettivi per i frontalieri che lavorano nelle stesse aziende: tutte misure previste dal PRA.

Ma proprio per evitare che gli obiettivi rimangano lettera morta, è indispensabile che l'azione di "controlling" venga effettuata in modo efficace, da persona competente. Per questo, il Dipartimento ritiene necessaria l'assunzione - a tempo determinato - di un collaboratore apposito.

Su quest'ultimo aspetto, per sottolineare la propria volontà di non aumentare le uscite senza stretta necessità, la Commissione - preso atto della dichiarazione dell'on. Borradori,

secondo cui tale attività è necessaria soprattutto nei primi due anni - propone di ridurre di un anno (ovvero fino a fine 2010, anziché fino a fine 2011) il periodo di assunzione di detto collaboratore. Considerato che il finanziamento per il monitoraggio tramite un collaboratore ausiliario all'80% è previsto in 112'000.- franchi annui, **il credito concesso può pertanto essere ridotto da franchi 3'024'000.- a franchi 2'912'000.-.**

## **CONCLUSIONI**

Tenuto conto delle considerazioni espresse, e del fatto che il potenziamento dei trasporti pubblici, al fine di ridurre il traffico privato e le conseguenze ambientali che ne derivano, è un obiettivo politico meritevole di appoggio, la scrivente Commissione propone all'onorando Gran Consiglio di adottare il credito richiesto dal Consiglio di Stato nel Messaggio no. 6022, con la modifica testè indicata.

Per la maggioranza della Commissione gestione e finanze:

Franco Celio, relatore

Beltraminelli - Bertoli - Bobbià (con riserva) - Bonoli -

Foletti (con riserva) - Ghisletta R. - Jelmini - Lurati -

Merlini - Orelli Vassere - Righinetti (con riserva) - Vitta

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente lo stanziamento di un credito complessivo di fr. 2'912'000.- per il periodo 2008-2011 per l'attuazione dei provvedimenti previsti dal Piano di risanamento dell'aria (PRA)**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

- visto il messaggio 22 gennaio 2008 n. 6022 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto di maggioranza 22 aprile 2008 n. 6022 R1 della Commissione della gestione e delle finanze,

**d e c r e t a:**

### **Articolo 1**

È stanziato un credito complessivo di fr. 2'912'000.- per il finanziamento dei provvedimenti previsti dal Piano di risanamento dell'aria per il periodo 2008-2011.

### **Articolo 2**

La spesa di cui all'art. 1 è iscritta al conto di gestione corrente della:

- a. Sezione della mobilità, CRB 767 (fr. 2'600'000.-)
- b. Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo, CRB 731 (fr. 312'000.-). Il preventivo 2008 è aggiornato con l'assegnazione di un credito di fr. 43'000.-.

### **Articolo 3**

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.