

# Rapporto

numero

**6558 R**

data

29 novembre 2011

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

**della Commissione della gestione e delle finanze  
sul messaggio 9 novembre 2011 concernente la richiesta di un credito  
complessivo di Fr. 2'700'000.- per il quadriennio 2012-2015 per  
l'attuazione dei provvedimenti per la promozione del trasporto pubblico  
e della mobilità aziendale previsti nell'ambito del Piano di risanamento  
dell'aria (PRA)**

## 1. INTRODUZIONE

Con il messaggio 6558 il Consiglio di Stato chiede al Parlamento un credito complessivo di fr. 2'700'000.- (per il quadriennio 2012-2015) per il finanziamento di misure proposte nel Piano di risanamento dell'aria (PRA) 2007-2016.

Il PRA include misure molto diversificate e multisetoriali. Tali misure riguardano diversi settori di spesa. Il messaggio 6558 richiede la copertura finanziaria di misure per la promozione del trasporto pubblico e della mobilità ambientale.

Il Piano di risanamento dell'aria<sup>1</sup> è uno strumento atto a ridurre la produzione di inquinanti, contribuendo così al miglioramento della qualità dell'aria. Le misure quindi riguardano fonti molti diversificate: da quelle stazionarie come l'industria e l'artigianato, le economie domestiche, la combustione a quelle mobili come il traffico veicolare privato, il traffico aereo e il traffico pesante.

Il primo PRA è entrato in vigore in Ticino nel 1991; lo strumento è stato in seguito aggiornato nel 2007 (PRA 2007-2016).

Nel 2008 il Parlamento stanziò un credito complessivo di fr. 2'912'000.- per il periodo 2008-2011. Con il presente messaggio si sottopone al legislativo una richiesta di credito quadro di fr. 2'700'000.- per il periodo 2012-2015. Si tratta, in sostanza, di continuare, con i necessari adattamenti, sulla strada imboccata con il primo credito a favore di misure che, pur nella complessità delle situazioni e nella difficoltà dei problemi da affrontare, hanno dimostrato di essere strumenti indispensabili nell'ambito degli scopi del PRA.

## 2. CONTESTO

La situazione dell'aria nel Canton Ticino mostra elementi di miglioramento costante in alcuni settori ma permane preoccupante in altri. In questa sede ricorderemo brevemente i termini della questione, rimandando ai molti e ottimi strumenti a disposizione dei colleghi

<sup>1</sup> Art. 44a della Legge sulla protezione dell'ambiente ([LPAmb](#)) e art. 31 dell'Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico ([OIAI](#)).

deputati per farsi un'idea più precisa, ai cominciare dai regolari rapporti sulla qualità dell'aria in Ticino <sup>2</sup>.

Riassumendo si può quindi dire che i progressi sono accettabili per inquinanti come il monossido di carbonio (CO), il diossido di azoto (NO<sub>2</sub>), il diossido di zolfo (SO<sub>2</sub>) e i metalli nelle polveri sottili (PM10).

Restano invece preoccupanti i livelli di PM10 e ozono (O<sub>3</sub>) e, nonostante i miglioramenti di cui sopra, anche quelli di NO<sub>2</sub>. Per quest'ultimo inquinante (in buona parte dovuto al traffico motorizzato) si ebbe un rallentamento importante negli anni '90 a seguito dell'introduzione di misure obbligatorie di tipo tecnico (es: catalizzatore). Purtroppo esso è stato in larga parte annullato dall'aumento della percorrenza e dall'incremento delle vetture diesel.

Come tutti sanno le polveri fini o sottili rappresentano un problema molto grave soprattutto per le ovvie e serie implicazioni sulla salute delle persone e per la complessità delle strategie necessarie per contrastarle. Discorso simile per l'ozono, che ha anch'esso implicazioni di tipo sanitario e che va affrontato cercando di limitarne i precursori: quelle sostanze cioè che interagendo con l'atmosfera danno origine al gas in questione (in particolare gli ossidi di azoto e i composti organici volatili).

Il risanamento dell'aria non può quindi non occuparsi di questi 'protagonisti' negativi: PM10, precursori dell'ozono e diossido d'azoto. Per farlo il PRA prevede un approccio diversificato.

### **3. STRATEGIE D'INTERVENTO**

Anche in questo caso riassumeremo brevemente le questioni, considerato che si tratta di concetti di cui il parlamento si è già occupato con l'adozione del PRA e in occasione della discussione di altri strumenti settoriali volti al risanamento dell'aria.

Il PRA sceglie di perseguire due strade principali: da un lato prescrizioni tecniche che riducano le emissioni (per es.: obbligo di applicazione di determinati filtri); dall'altro, la diminuzione tout court delle attività inquinanti (per es.: incoraggiando l'uso di mezzi di locomozione alternativi all'automobile privata).

Per quel che riguarda gli inquinanti di cui abbiamo brevemente detto sopra, riassumiamo di seguito succintamente gli obiettivi che ci si pone con i relativi provvedimenti:

1. Ossidi di azoto: per rientrare nei limiti di legge le emissioni dovranno diminuire ancora di circa un quarto<sup>3</sup>. Tuttavia per ottenere il rispetto dei valori limite per l'ozono (di cui gli ossidi di azoto sono precursori) la diminuzione dovrà essere di circa il 40%.  
Provvedimenti previsti dal PRA: misure concernenti il traffico (capitolo TR) e il controllo e risanamento degli impianti stazionari (capitoli IS1; IS2).
2. Composti organici volatili: è ancora necessaria una riduzione del 30% ca. per rispettare i valori limite dell'ozono (di cui i CVO sono precursori)<sup>4</sup>.  
Provvedimenti previsti dal PRA: misure per diminuire le emissioni diffuse di COV (capitolo IS5).

---

<sup>2</sup> In primis si consiglia di consultare il rapporto "Qualità dell'aria, rapporto 2010", Sezione Protezione Aria Acqua e Suolo, Dipartimento del Territorio, giugno 2011:

[http://www4.ti.ch/fileadmin/DT/temi/aria/rapporti\\_qualita\\_aria/RQAria2010.pdf](http://www4.ti.ch/fileadmin/DT/temi/aria/rapporti_qualita_aria/RQAria2010.pdf).

<sup>3</sup> L'obiettivo è posto a ca. 2'300 tonnellate annue

<sup>4</sup> L'obiettivo di 4'500 t/a atto a rientrare nei limiti dell'OIA è stato invece raggiunto.

3. Polveri sottili: riduzione del 50% per rispettare i limiti OIAt<sup>5</sup>.  
Provvedimenti previsti dal PRA: applicazione di filtri contro il particolato agli impianti stazionari, in particolare agli impianti a legna (capitolo IS3) e alle macchine da cantiere (capitolo IS4); misure concernenti il traffico (capitolo TR).

#### **4. BILANCIO DEGLI INTERVENTI PRECEDENTI**

I provvedimenti contenuti nel messaggio di cui ci occupiamo non sono nuovi. Essi anzi rappresentano la prosecuzione di un percorso iniziato da tempo, in particolare con il credito per il periodo 2008-2011. Come visto, a questi provvedimenti, se ne aggiungono altri in altri settori di cui per brevità non si darà conto in questa sede.

È utile quindi, nel momento in cui ci accingiamo ad approvare un ulteriore credito quadro, verificare come il precedente sia stato utilizzato e, ancora più importante, quale ne sia stata l'efficacia.

In buona sostanza le misure cui si fa riferimento sono quattro:

- A) la prova dell'abbonamento Arcobaleno per una settimana
- B) Arcobaleno estivo al 50% del prezzo
- C) Arcobaleno aziendale
- D) Azioni mirate (p.es.: promozione car-pooling.)

Occorre subito dire che la pressoché totalità delle misure previste con il credito precedente è stata attuata. I risultati sono generalmente buoni, pur nella complessità di un quadro che mal si adatta alle ricette miracolistiche.

Va anche detto che nel corso di questi quattro anni, gli incentivi all'utilizzo del mezzo pubblico hanno incontrato un successo considerevole che, assieme ad altri fattori, hanno contribuito a un aumento molto significativo dell'utilizzo del TP in Ticino.

Nell'ambito della promozione di una mobilità aziendale sostenibile vi sono state alcune aziende che hanno mostrato una spiccata sensibilità e hanno approfittato delle facilitazioni proposte. L'impressione è, in ogni caso, che in questo particolare ambito molto si possa ancora fare e che la rispondenza delle aziende potrebbe essere maggiore e vada ulteriormente incoraggiata.

Il messaggio si diffonde sul bilancio delle misure precedenti in maniera convincente. Vi rinviamo dunque al testo del Consiglio di Stato, ricco di spunti statistici e quantitativi, per approfondire questi aspetti.

#### **5. IL CREDITO QUADRO 2012-2015**

Per i prossimi quattro anni il Consiglio di Stato non intende discostarsi in maniera essenziale da quanto fatto precedente, pur aggiustando il tiro, soprattutto per giungere a un uso più mirato delle non abbondantissime risorse finanziarie disponibili.

Il credito quadro in questione quindi abbandona l'azione 'Prova Arcobaleno' e focalizza maggiormente la concessione di sconti sull'acquisto di un abbonamento Arcobaleno aziendale.

---

<sup>5</sup> Si tratta di un calcolo eseguito a livello federale, dove si valuta che le emissioni provengono in quantità grosso modo simili dal traffico, dall'industria e dall'artigianato.

Sono invece confermate le misure "Arcobaleno estivo"<sup>6</sup> e azioni mirate a favore della mobilità aziendale.

### **Arcobaleno estivo**

Tenuto conto degli ottimi risultati della campagna "Arcobaleno estivo" il Consiglio di Stato intende mantenere anche per gli anni 2012-2015 il prodotto ribassato arcobaleno al 50% per i mesi di luglio e agosto. Si rimanda al messaggio per una tabella precisa degli sconti. Il sostegno dei Comuni sarà essenziale anche per il quadriennio 2012-2015. Tale contributo è di norma pari al 50% sul prezzo residuale.

Il numero elevato di Comuni partecipanti (109 nel 2011, coprenti l'89% della popolazione del Canton Ticino) rende il prodotto particolarmente vantaggioso e, quindi, attrattivo.

Quest'azione prosegue quindi la campagna di sensibilizzazione contro lo smog estivo, con l'obiettivo indiretto di ampliare, per gli utenti fidelizzati, le vendite di abbonamenti arcobaleno annuali per comprensori più ampi e per lo svago.

Questa misura comporta una spesa totale di fr. 300'000.- l'anno, di cui 250'000.- quali indennità alle imprese di trasporto e 50'000.- destinati alla promozione nell'ambito della campagna "L'aria cambia".

### **Abbonamento Arcobaleno aziendale**

Visti i risultati più che positivi ottenuti dalla fine del 2008 ad oggi, il Consiglio di Stato conferma il prodotto "Arcobaleno aziendale". Come detto sopra, sono previsti dei correttivi che, riducendo l'entità degli sconti per il singolo utilizzatore, si spera avranno la conseguenza di aumentare il numero di aziende e utenti interessati, a parità di risorse.

Inoltre lo sconto concesso dalla Comunità Tariffale Ticino e Moesano (CTM), indennizzato dal Cantone, viene parificato a quello offerto dall'azienda. Cade quindi l'attuale formula di sconto secondo cui la CTM offre un 5% di sconto anche se la ditta non sussidia l'abbonamento. Infine lo sconto massimo della CTM viene fissato al 15%.

Il confronto tra le due tabelle presenti nel messaggio a pagina 10 e 11 rispettivamente, permette di valutare le conseguenze finali in termini di sconti per gli utenti.

### **Altre misure**

Infine il messaggio chiede al Parlamento un credito di 50'000.- franchi l'anno per la promozione e l'attuazione di misure a favore della mobilità aziendale. Queste misure incentivano i cittadini all'uso di forme di mobilità sostenibile, così come contemplate nel PRA. Lo scopo, va sottolineato, è sempre quello di contenere le emissioni e, quindi, contribuire a rendere letteralmente l'aria più respirabile.

Tra le misure volte a razionalizzare gli spostamenti pendolari casa-lavoro-casa troviamo il car pooling, il bikesharing, l'iniziativa bike to work, l'azione bici-treno, il bike+rail, le misure per lo stazionamento di biciclette e la mobilità pedonale.

---

<sup>6</sup> Queste misure sono attuate dal Dipartimento del territorio tramite la Sezione della mobilità, in collaborazione con l'Ufficio dell'aria, del clima e delle energie rinnovabili, con la Comunità tariffale Ticino e Moesano (CTM) e con il sostegno delle imprese di trasporto.

## 6. CONCLUSIONE

La Commissione della gestione e delle finanze raccomanda l'approvazione del messaggio del Consiglio di Stato. Gli strumenti proposti con il credito del 2008 appaiono maturi e vengono affinati ulteriormente, cercando di mirare a un uso più parsimonioso delle risorse. Va anche sottolineato che a fronte di una spesa annuale tutto sommato contenuta, il favore incontrato dalle misure proposte è molto alto. Le conseguenze in termini, soprattutto, di educazione a forme più sostenibili di mobilità, non potranno che essere positivi.

Per quanto riguarda l'obiettivo più generale nel quale si iscrivono le misure qui descritte, ossia quello del risanamento dell'aria, va pur detto che si tratta di un obiettivo ambizioso e che non può essere dato per raggiunto una volta per tutte. Gli sforzi vanno proseguiti nel tempo in maniera coerente e determinata. Per questo motivo è particolarmente importante che provvedimenti come quelli in esame siano continuati nel tempo e per un lasso di tempo importante. Da questo punto di vista, per quanto settoriali, le misure qui proposte svolgono un ruolo importante nell'ambito del più generale, e in certa misura epocale, sforzo per il risanamento dell'aria nel nostro paese.

Per la Commissione gestione e finanze:

Sergio Savoia, relatore

Bacchetta-Cattori - Badasci - Barra -

Bignasca A. - Branda - Brivio - Caimi -

Chiesa - Dadò - Foletti - Gianora - Guidicelli -

Lurati S. - Orelli Vassere - Solcà - Vitta