Rapporto

numero	data	Dipartimento
5635 R	29 novembre 2006	TERRITORIO

Concerne

della Commissione della legislazione sulla mozione 22 marzo 2004 presentata da Raoul Ghisletta e cofirmatari "Riduzione dei veicoli molto inquinanti, protezione della salute dei lavoratori a contatto con macchinari inquinanti e altre misure volte a ridurre l'inquinamento dell'aria"

(v. messaggio 5 aprile 2005)

LA MOZIONE

I mozionanti - richiamando ed illustrando le tre fonti principali dell'inquinamento dell'aria, ossia le polveri fini, l'ozono ed il diossido d'azoto - chiedono al Consiglio di Stato di attivarsi per la riduzione dell'inquinamento tramite misure volte a ridurre i veicoli pesanti particolarmente inquinanti, proponendo 9 punti specifici d'azione

1. imposta della circolazione maggiorata sui veicoli molto inquinanti
2. aumento delle tasse di transito
3. controlli alla dogana di Chiasso
4. livellamento verso il basso della benzina alchilata
5. utilizzo della benzina alchilata per i macchinari in dotazione all'amministrazione cantonale
6. riduzione degli inquinanti atmosferici nei cantieri edili
7. limiti di velocità sull'autostrada
8. combustione della legna solo con filtri
9. misure pianificatorie, viabilistiche e sui trasporti pubblici.

LE RISPOSTE DEL CONSIGLIO DI STATO

1) Imposta della circolazione maggiorata sui veicoli molto inquinanti

Il CdS con risoluzione del 16.1.2004 ha designato un gruppo di lavoro, che il 30.4.2004 ha formulato delle proposte per un'imposta di circolazione in funzione di criteri ambientali.
Con risoluzione del 17.11.2004 il CdS ha richiesto ad un gruppo di lavoro di modificare la Legge sull'imposta di circolazione in funzione di criteri ambientali e fiscalmente neutra. Il rapporto di questo gruppo di lavoro presentato il 24.6.2005 al DI ed al DT ha permesso al CdS, con risoluzione del 3.5.2006, di prevedere l'allestimento di un messaggio che concretizzi le proposte ivi contenute.
Il messaggio dovrebbe essere di imminente presentazione: l'obiettivo iniziale era quello di una entrata in vigore della modifica di legge per il 1.1.2007.
Nel rapporto del 24.6.2005 si propone di rafforzare il concetto di tassazione già presente, basato sul peso e sulla potenza, introducendo un'etichetta energetica. L'etichetta energetica si basa sul rapporto tra consumo e peso e premia i migliori veicoli dal punto di vista

1.0064

ambientale all'interno di ogni categoria piuttosto che i migliori veicoli in assoluto. Si propone di moltiplicare l'attuale imposta per un coefficiente inferiore a 1 per la categoria A (bonus) e superiore a 1 per le categorie F e G (malus). Ulteriori limitazioni al sistema sono date dall'introduzione di un limite massimo per quel che riguarda le emissioni di CO2 (160 g/km) e dell'obbligo del filtro antiparticolato per i veicoli diesel.

2) Aumento delle tasse di transito

Il CdS ricorda che a partire dal 1.1.2005 vi è stato un sostanziale aumento della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTCP), pari al 50% e più. La stessa tiene conto della classe EURO ed il monitoraggio dalla sua introduzione ad oggi ha mostrato come vi sia stato un effetto sul numero di passaggi di veicoli attraverso le Alpi. La riscossione della tassa è di competenza delle dogane.

Sulla base di dati statistici si evince come l'introduzione della TTPC abbia contribuito alla riduzione del traffico sull'insieme del territorio elvetico.

In effetti da uno studio dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, "Entwicklung des Strassengüterverkehrs nach Einführung von LSVA und 34 t-Limite" si può vedere come la TTPCP abbia contribuito ad ottimizzare lo sfruttamento del parco veicoli nell'ottica di ridurre le corse a vuoto.

I risultati relativi al monitoraggio dei veicoli attraverso le alpi nel 2004 e nel 2005, denotano una diminuzione del traffico pesante del 2.76% nel 2004 e del 4.09% nel 2005.
Il CdS ritiene dunque che la TTPCP sia uno strumento adeguato per raggiungere gli obbiettivi prefissi per il trasferimento del traffico al momento dell'apertura di AlpTransit.

3) Controlli alla dogana di Chiasso

Bisogna differenziare tra i controlli doganali e quelli di polizia.

Per quelli di polizia il Cantone è responsabile e va fatto rilevare come i veicoli palesemente in contrasto - casi eccezionali - con le attuali disposizioni di legge vengono già ora respinti. Gli autocarri adibiti al traffico internazionale raggiungono livelli qualitativi che superano quelli riscontrati sui veicoli circolanti all'interno del Paese.

L'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha introdotto a partire del 2001 il finanziamento dei controlli di polizia e dal 2002 dei costi di gestione del dosaggio.

Questo ha permesso di effettuare da parte della Polizia stradale 12780 ore di controllo specifico sul traffico pesante (-8,5% rispetto al 2004) e 3267 ore di gestione dosaggio, portando nelle casse cantonali 1.3 mio CHF (-0.2 mio CHF meno del 2004).

Sono stati controllati 13869 autocarri (+8,5% rispetto al 2004), provenienti da 37 nazioni. Le contravvenzioni emesse sono state 4532 (+9.5% rispetto al 2004).

Per il 2006 è stato stipulato un nuovo mandato di prestazione, che prevede l'aumento a 140.- CHF/ora della tariffa oraria corrisposta. L'obiettivo negoziato rispecchia le prestazioni degli scorsi anni, premesso che si possa disporre di un adeguato contingente di agenti.

4) Livellamento verso il basso della benzina alchilata

Il CdS in data 17.5.2006 ha inviato una richiesta di defiscalizzazione del prezzo della benzina alchilata al Consiglio federale. Il CF nella sua risposta del 26.6.2006 ha deciso di non dare seguito ad un'analoga iniziativa presentata dal Canton Vaud e comunica che esaminerà in particolare l'opportunità di prescrivere l'uso di benzina alchilata per piccoli apparecchi a motore.

5) Utilizzo della benzina alchilata per i macchinari in dotazione all'amministrazione cantonale

L'uso della benzina alchilata presso l'Amministrazione Cantonale è un fatto acquisito e ora la maggior parte dei macchinari a due tempi utilizzati sono alimentati solo con benzina alchilata, priva di solventi aromatici.

6) Riduzione degli inquinanti atmosferici nei cantieri edili

A partire dal 2003 l'applicazione della direttiva "Aria cantieri", vincolante per gli enti pubblici, è stata sistematicamente pretesa per i cantieri dell'Amministrazione cantonale e per i progetti sottostanti l'Ordinanza sull'esame d'impatto ambientale (OEIA). Per questi ultimi la richiesta di filtri per particolato sui macchinari edili era condizione vincolante. I cantieri di AlpTransit, come pure quelli del PTL hanno macchinari dotati di filtri per particolato ed il rispetto della direttiva viene chiesto per ogni domanda di costruzione. La verifica sistematica dei cantieri non è però possibile.

Il Parlamento federale deve ancora pronunciarsi sulla mozione del 4.3.2004 della signora Jasmin Hutter, che chiede la sospensione dell'uso di filtri antiparticolato sulle macchine da cantiere: questo spiega perché a livello cantonale si è preferito, in accordo con l'Ufficio federale dell'ambiente e la sezione SSIC, che avrebbe dovuto partecipare alla giornata informativa sulla direttiva "Aria cantieri", attendere gli esiti della mozione citata per organizzare detta giornata informativa.

7) Limiti di velocità sull'autostrada

I mozionanti si riferiscono in questa domanda ad una mozione alla quale il CdS ha risposto in data 15.3.2005.
In data 31.5.2005, conformemente a quanto previsto dal Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto, è stata chiesta la deroga alle limitazioni di velocità, e l'implementazione di questa misura di limitazione della velocità sul tratto autostradale tra Chiasso e Bissone a 100 km/h.

In data 13.1.2006 l'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha risposto negando la possibilità di introdurre la deroga alla velocità massima. Il CdS ritenendosi insoddisfatto ha chiesto un riesame della decisione dell'USTRA al Consiglio federale.
La questione è tuttora pendente e l'USTRA prenderà posizione probabilmente nel corso dei primi mesi del 2007.

Nel periodo estivo, in caso di superamento della media semioraria di 240 µg/m3 dell'ozono durante tre ore consecutive e con previsioni meteorologiche volgenti al bello, è prevista l'introduzione degli 80 km/h sull'autostrada per il periodo di 7 giorni conformemente all'art. 3 cpv. 6 della legge federale sulla circolazione stradale. Parallelamente verrebbe inoltrata

una richiesta formale all'USTRA per prolungare il provvedimento qualora il periodo di smog fotochimico dovesse prolungarsi oltre i 7 giorni stabiliti dalla legge.

Nel luglio del 2006 questa misura è stata applicata per il Mendrisiotto.

8) Combustione della legna solo con filtri

Il progetto Aerowood, che ha valutato l'incidenza dei gas di scarico della combustione di legna ed è stato svolto dal Paul Scherrer Institut (PSI) in collaborazione con l'Università di Berna, conferma l'importanza delle emissioni provenienti dalla combustione della legna nel determinare le immissioni di PM10.
L'EMPA dopo aver testato positivamente un elettrofiltro a basso costo per camini, stufe a legna, pigne ecc. ha deciso di chiudere la divisione che si occupava della combustione. Il progetto è passato ora nelle mani di una ditta privata e lo sviluppo di questa tecnologia continua, ma con un certo ritardo. Al momento il Dipartimento ha potuto acquistare solo alcuni filtri allo scopo di installarli in alcuni impianti pilota ad un costo di 1'500.- CHF/u. A causa di questi ritardi non è ancora possibile indicare modalità, tempi e costi di questa promozione.

Risanamento impianti a legna

Il Consiglio federale ha presentato nel gennaio del 2006 il piano d'azione contro le PM10 che contempla tra le varie misure anche la modifica dell'Ordinanza sull'inquinamento atmosferico (OIAt), che indicherà i nuovi limiti da rispettare per questa tipologia d'impianti ed in seguito si potrà dare avvio al risanamento degli impianti secondo tempi e modalità stabiliti dall'OIAt.
Per gli impianti nuovi che vengono preavvisati tramite procedura di domanda di costruzione viene richiesto il montaggio di un filtro antiparticolato.

Anche l'omologazione di caldaie, stufe e impianti a legna rientra nel piano d'azione della Confederazione contro le PM10 e sarà inserita quale modifica dell'OIAt.

9) Misure pianificatore, viabilistiche e sui trasporti pubblici

Non è possibile distinguere quali interventi nel PRT siano realizzati strettamente a favore dell'ambiente e non.

L'attuazione dei piani regionali dei trasporti procede sulla scorta delle disponibilità del piano finanziario PFI-04-07, e dei finanziamenti della Confederazione.

I LAVORI COMMISSIONALI

La Commissione della legislazione si è chinata su questa mozione a più riprese: 08.06.2005, 19.10.2005, 16.11.2005, 02.02.2006, 07.06.2006, 20.11.06 e 29.11.06.

Il mozionante Raoul Ghisletta non ha ritenuto necessaria un'audizione in Commissione, ma ha comunicato alcune richieste di dati e approfondimenti, sulla base delle quali il Consiglio di Stato in data 14.9.2006 ha risposto, come illustrato nel capitolo precedente.
In particolare l'atto parlamentare avanza nove precise richieste: alcune potevano già essere considerate evase, nel senso che il Consiglio di Stato aveva già preso provvedimenti.

I punti 1, 5, 7, 9 e 10 potevano già essere considerati evasi al momento della presentazione del messaggio, mentre per Ghisletta rimanevano in sospeso i punti 2, 3, 4, 6 e 8.

Il punto 2 «*chiede al Consiglio di Stato di continuare ad attivarsi presso le autorità federali per un aumento delle tasse di transito che gravano i veicoli più inquinanti, in particolare i camion Euro 0 e i camion Euro 1, 2, 3 senza filtro*». Nel messaggio il Consiglio di Stato ha risposto che esistono già tasse differenziate. Nella lettera del 14.9.2006 vi sono dei dati supplementari.

Il punto 3 domanda maggiori controlli alla dogana di Chiasso, «*per bloccare già in entrata i camion visibilmente fuori regola dal profilo della sicurezza e dell'inquinamento*». A più riprese altri atti parlamentari hanno domandato di svolgere in dogana controlli sulle emissioni, sullo stato dell'automezzo, sulla conformità del carico e della merce trasportata, ma non sono mai state fornite risposte esaustive a causa del coinvolgimento di due livelli di competenza, dogane e polizia. Ghisletta domanda se c'è stata un'evoluzione in questo ambito e nella lettera del 16.9.06 il CdS informa sull'evoluzione.

Nel punto 4, dedicato alla defiscalizzazione della benzina alchilata, Ghisletta domanda informazioni su quanto fatto dagli altri Cantoni. Il CdS informa sull'evoluzione a livello federale e sulle misure prese a livello cantonale.

Il punto 6 riguarda il rispetto nei cantieri dell'obbligo di montare filtri sulle macchine; Ghisletta domande come vengono fatti i controlli, quanti all'anno e quali sono i risultati.
Il CdS ammette che i controlli non sono sistematici e non vi sono quindi risultati statistici degli stessi.

Il punto 8 della mozione auspica l'introduzione di norme per ridurre l'inquinamento provocato dai riscaldamenti a legna, ad esempio l'obbligo di installare filtri. Il Consiglio di Stato nel messaggio ha risposto che tali filtri attualmente sono ancora troppo costosi ma l'industria sta lavorando per arrivare a produrre filtri a basso costo. Ghisletta chiede se, quando saranno introdotti sul mercato, vi è l'intenzione di erogare sussidi per incrementarne l'installazione. Il CdS ribadisce di non essere ancora nella condizione di rispondere, visto che questi filtri non sono ancora sul mercato.

CONCLUSIONI

La Commissione, preso atto della posizione del mozionante e delle risposte del CdS, ritiene che il punto 1 della mozione verrà evaso con la presentazione imminente del messaggio del CdS, che chiede l'introduzione di una tassa di circolazione maggiorata per i veicoli molto inquinanti.
Nello stesso verrà proposta l'introduzione di un sistema di tasse di circolazione basato su bonus e malus in base all'inquinamento provocato dai veicoli.

I punti da 2 a 5 e da 7 a 10 sollevati dalla mozione sono ora, con le indicazioni complementari ricevute dal CdS, da ritenersi evasi.

Solo parzialmente evaso è il punto 6: dalla risposta del CdS si evince che al momento non è in grado di assicurare il controllo dell'applicazione delle misure previste.

La Commissione ritiene che ogni misura debba essere accompagnata da controlli, al fine di rendere le misure previste effettivamente vincolanti e sanzionare chi non le rispetta. Chiede pertanto al CdS di voler dar seguito alla richiesta e provvedere affinché tali controlli vengano effettuati. Gli stessi dovrebbero prevedere un sistema minimo di intervento, commisurato alle esigenze, con delle campagne di controllo limitate nel tempo e con un sistema di autofinanziamento - almeno parziale - basato sugli introiti di eventuali contravvenzioni.

Con queste considerazioni la Commissione invita il Gran Consiglio a ritenere evasi i punti da 1 (con la presentazione del messaggio) a 5 e da 7 a 10 e parzialmente evaso il punto 6. Nell'attesa della presentazione del messaggio relativo al punto 1, chiede al CdS di provvedere all'istituzione di adeguate misure di controllo dell'applicazione delle direttive vigenti.

Per la Commissione della legislazione:

Monica Duca Widmer, relatrice
Bertoli - Bobbià (con riserva specifica al punto 6.) -
Carobbio W. - Fiori - Jelmini - Marzorini (con riserva) -
Mellini (con riserva) - Menghetti - Pedrazzini -
Pini (con riserva) - Vitta