

Messaggio

numero

7300

data

5 aprile 2017

Dipartimento

TERRITORIO / CANCELLERIA

Concerne

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 14 febbraio 2017 presentata da Cleto Ferrari “Polveri fini: per una politica concreta, sincera ed efficiente”

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

ci riferiamo alla mozione del 14 febbraio 2017 con cui si chiede al Consiglio di Stato, in relazione all'introduzione delle misure d'urgenza a seguito dell'episodio di smog acuto di fine gennaio, di intervenire nella lotta alle polveri fini laddove vale la pena e dove i margini di incisività sono nettamente superiori. Si chiede inoltre che negli accordi tra Svizzera e Italia in ambito di ristorni vengano inseriti anche degli accordi programmatici vincolanti di lotta alle polveri fini nella regione Lombardia e che non si finanzia più il trasporto dei frontalieri su territorio italiano con i soldi dei contribuenti ticinesi.

Al riguardo rileviamo in primo luogo che la lotta all'inquinamento atmosferico, che persegue in prima linea la riduzione delle emissioni dei diversi inquinanti, viene affrontata soprattutto sul lungo termine, per tutte le fonti di emissione e con l'integrazione di diversi ambiti d'intervento (trasporti, energia, pianificazione del territorio ed economia).

Di conseguenza, questa strategia si prefigge il raggiungimento degli obiettivi e dei limiti fissati dall'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIA), tramite l'attuazione di provvedimenti duraturi fissati dalla norma federale stessa, dai regolamenti cantonali e dalle misure contenute nel piano di risanamento dell'aria cantonale, le quali toccano i settori delle economie domestiche, dell'industria, dell'artigianato, e del traffico.

Ribadita dunque la strategia complessiva con la quale la Confederazione e il Cantone stanno affrontando da circa 30 anni il problema dell'inquinamento atmosferico, e sottolineati i progressi che tale approccio ha consentito di raggiungere, lo scrivente Consiglio segnala che gli episodi di smog invernale acuto come quello occorso alla fine dello scorso mese di gennaio necessitano di provvedimenti di carattere urgente, che devono essere attuati a breve termine. Per questa ragione lo scorso 23 novembre il Consiglio di Stato ha adottato un nuovo decreto esecutivo per fronteggiare situazioni straordinarie di smog acuto.

Il Consiglio di Stato è cosciente che questi provvedimenti non sono di per sé sufficienti a riportare l'inquinamento da PM10 al di sotto del valore limite giornaliero stabilito dall'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico; essi contribuiscono tuttavia a limitare e rallentare l'accumulo delle sostanze inquinanti nell'aria. Sono parimenti un utile e concreto intervento di sensibilizzazione all'indirizzo del singolo cittadino, che può dare il proprio

contributo personale a fronte di una situazione oggettivamente molto critica dal profilo ambientale.

A complemento della misura straordinaria che vieta la circolazione ai veicoli diesel più inquinanti, lo scrivente Consiglio ritiene che la contemporanea offerta gratuita del trasporto pubblico rappresenti una significativa occasione per attrarre nuovi utenti a questo tipo di trasporto, che rappresenta una valida alternativa alla mobilità motorizzata privata nei contesti urbani e nei collegamenti tra gli agglomerati. La crescita continua dei viaggiatori lo dimostra.

Le prospettive legate all'apertura del collegamento ferroviario fino a Varese, che prevede il finanziamento in base al principio di territorialità e, dal 2020, del collegamento attraverso la galleria di base del Monte Ceneri, appaiono inoltre molto favorevoli.

Non va peraltro dimenticato lo sforzo in atto, nell'ambito di una strategia globale per la gestione della mobilità per migliorare i percorsi ciclabili e pedonali, promuovere la condivisione dell'uso dell'autovettura con i programmi di mobilità aziendale e un miglior coordinamento tra lo sviluppo degli insediamenti e la rete delle infrastrutture e servizi di trasporto.

Contrariamente a quanto asserito dalla mozione, si segnala che la Regione Lombardia ha adottato tutta una serie di provvedimenti per lottare contro l'inquinamento atmosferico, sostanzialmente simili a quelli adottati nel nostro Cantone, che sono contenuti nel documento intitolato "Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)", consultabile sul sito della Regione Lombardia all'indirizzo <http://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/istituzione/direzioni-general/direzione-generale-ambiente-energia-e-sviluppo-sostenibile/piano-regionale-interventi-qualita-aria-pria/piano-regionale-interventi-qualita-aria-pria>.

Il Consiglio di Stato reputa che il documento citato poc'anzi sia coerente con il Piano cantonale di risanamento dell'aria (PRA) e con il Piano energetico cantonale (PEC), ma più in generale con la politica federale in ambito climatico, energetico e di protezione dell'aria.

Gli obiettivi generali del PRIA lombardo sono infatti perfettamente allineati con quelli definiti a livello cantonale e federale: segnatamente il rientro delle concentrazioni degli inquinanti nei valori limite di legge in quelle zone e in quegli agglomerati dove si registrano i superamenti, e il mantenimento della buona qualità dell'aria in quelle zone e in quegli agglomerati in cui i livelli degli inquinanti sono stabilmente al di sotto dei valori limite.

In particolare, i tre macro-settori individuati nel PRIA per l'intervento sono i seguenti:

- 1) trasporti su strada e mobilità: pedonalità e uso accresciuto della bicicletta, fruizione del trasporto pubblico, carpooling e carsharing, sviluppo e potenziamento di nodi intermodali, sviluppo di sistemi di trasporto integrato;
- 2) impianti stazionari e uso razionale dell'energia: allineamento degli impianti stazionari allo stato della tecnica, limiti di emissione più stringenti, sostegno alla riqualifica del parco immobiliare pubblico, ottimizzazione e ambientale di processi industriali, diffusione di fonti di energia rinnovabile;
- 3) riduzione delle emissioni di ammoniaca in agricoltura.

Per quanto attiene agli accordi tra Svizzera e Italia in ambito di ristorni lo scrivente Consiglio 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 dalla Confederazione svizzera e dalla Repubblica italiana, i cui ministri delle finanze hanno sottoscritto il testo dell'accordo il 22 dicembre 2015 a Milano.

Il nuovo accordo, che deve ancora essere firmato e ratificato dalle parti, non prevede più un sistema di ristorni. Tuttavia, tramite un'apposita dichiarazione sui trasporti pubblicata dal MEF lo stesso 22 dicembre 2015, l'Italia "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."

CONCLUSIONE

È indubbio che per una mera questione di numeri, 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.

Il Consiglio di Stato, pur adoperandosi per verificare lo stato di attuazione del PRIA lombardo e quello della qualità dell'aria nelle regioni italiane confinanti con il nostro Cantone, ritiene che debba concentrare le proprie attività e i propri sforzi, anche finanziari, per il raggiungimento degli obiettivi e dei limiti fissati dall'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico sul proprio territorio giurisdizionale.

Nell'ambito transfrontaliero il sostegno all'ammodernamento della rete dei trasporti pubblici e al potenziamento mirato dei servizi, così come a sostegno di azioni per contenere il carico stradale, è commisurato all'interesse cantonale.

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

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Manuele Bertoli

Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

Annessa: Mozione 14 febbraio 2017

MOZIONE

Polveri fini: per una politica concreta, sincera ed efficiente

del 14 febbraio 2017

L'entusiasmo dei ticinesi ingaggiati nella lotta alle polveri fini e al traffico, con limitazioni incisive degli 80 km/h, 18-20 gradi, euro diesel 3, spazzatrici, mezzi di trasporto gratuiti (pagati dal contribuente) ecc. si è scontrato con la conosciuta realtà dei fatti. Nonostante le limitazioni imposte ai ticinesi, le polveri fini sono aumentate, e dei mezzi pubblici gratuiti ne ha approfittato qualche pensionato per girare il Ticino.

Niente di nuovo sotto le stelle. Questo lo sappiamo da tempo.

Poco lontano dal Ticino vivono più di dieci milioni di abitanti che non hanno ancora attuato misure incisive contro l'inquinamento! Quindi, quando le condizioni meteo favoriscono l'afflusso di aria da queste regioni verso il Ticino, la frittata è fatta. Probabilmente potremmo fermare il Ticino e i ticinesi, ma le polveri fini ci sarebbero comunque con l'evidente conseguenza che il Ticino e i ticinesi, comprese le finanze cantonali, sarebbero solo un po' più poveri non avendo prodotto ricchezza in quei giorni.

Il fatto che dei mezzi pubblici gratuiti ne abbiano approfittato pochissimi non dipende solo dalla necessità di cambiare le abitudini (sensibilizzare è utile), ma c'è un insormontabile problema legato all'abitazione diffusa. Il Ticino abitativo è la somma di 241 piani regolatori degli anni Ottanta (tanti erano allora i Comuni), per cui abbiamo case sparpagliate un po' ovunque. Un sistema di trasporti pubblici capillare non esiste. Realizzarlo sarebbe comunque inefficiente e insopportabile, insostenibile per le nostre finanze.

Elencati questi due parametri quasi matematici, abitanti della Lombardia e abitazione diffusa in Ticino, parametri che ultimamente abbiamo un poco trascurato, bisogna tirare in ballo un terzo elemento oggettivo, le finanze del Cantone. Internamente non abbiamo margini di manovra. Le finanze sono deboli, non siamo il bengodi e tra tasse e imposte abbiamo già superato il limite, la soglia del dolore. Siamo troppo cari per il nostro potere d'acquisto e abbiamo già creato i presupposti per vere e proprie emorragie verso l'estero e la paralisi della vita mondana sul territorio.

Ora si tratta di spendere bene i soldi pubblici e di non creare ulteriori emorragie ai nostri cittadini o di uccidere ulteriormente la vita e la vitalità nel nostro paese. Sarebbe anche bello sentire ancora parlare di calcolo marginale nella lotta all'inquinamento, ossia oggi come oggi se spendiamo un franco in Ticino per combattere l'inquinamento, che miglioramento otteniamo? E se lo spendessimo altrove, ad esempio in Lombardia, che margine di miglioramento, che efficacia avremmo?

Con la seguente mozione chiedo pertanto che prima di varare altre misure, come ad esempio limitazioni per chi usa il caminetto, o altre fantasie di persone isolate dalla realtà del mondo esterno, misure che ritengo vessatorie nei confronti dei ticinesi che fanno già parecchio nella lotta all'inquinamento, chiedo si intervenga laddove vale la pena intervenire e dove i margini di incisività sono nettamente superiori.

In primis chiedo che negli accordi tra Svizzera e Italia in ambito ristorni vengano inseriti anche degli accordi programmatici vincolanti di lotta alle polveri fini nella regione Lombardia.

Che non si finanzia più il trasporto dei frontalieri su territorio italiano con i soldi dei contribuenti ticinesi, nostri cittadini, operazione che non porta risultati nella lotta all'inquinamento o al traffico. Quei mezzi finanziari, se li si vuole utilizzare all'estero che lo facciamo con ditte ticinesi che hanno know-how nella lotta all'inquinamento dove esistono margini elevati di manovra.

Cleto Ferrari