

# Messaggio

numero  
**8346**

data  
18 ottobre 2023

competenza  
DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

## **Rapporto sulla mozione del 15 marzo 2023 presentata da Massimiliano Ay e cofirmatari "Esecuzione di uno studio approfondito e completo sul trasporto degli RSU tramite ferrovia con raccordo ferroviario dell'inceneritore di Giubiasco"**

Signora Presidente,  
signore e signori deputati,

con il presente messaggio prendiamo posizione sulla mozione presentata il 15 marzo 2023 da Massimiliano Ay e cofirmatari intitolata "*Esecuzione di uno studio approfondito e completo sul trasporto degli RSU tramite ferrovia con raccordo ferroviario dell'inceneritore di Giubiasco*".

La mozione chiede di effettuare uno studio approfondito e completo, sia dal profilo tecnico sia da quello economico e ambientale, per il trasferimento su rotaia del trasporto dei rifiuti dal Sottoceneri all'impianto cantonale di termovalorizzazione dei rifiuti (ICTR) di Giubiasco e, in futuro quando la capacità della discarica di Lostallo/Sorte sarà esaurita, anche delle scorie prodotte dall'ICTR verso altre discariche.

### **1 CRONISTORIA**

Il tema della mobilità legato al trasporto dei rifiuti in generale, e in particolare all'ICTR di Giubiasco, è stato dibattuto più volte sin dall'inizio della progettazione dell'impianto. Nel *Rapporto di impatto ambientale* (RIA) dell'aprile 2005 (CSD Tre Laghi SA – Nutec Engineering AG) furono presentate sette varianti, di cui tre sono state approfondite nel *Rapporto di confronto costi ed inquinamento strada/ferrovia* del maggio 2004 redatto dallo Studio Planidea. La variante "TUTTO STRADA" fu preferita in quanto presentava le minori ripercussioni ambientali complessive rispetto alle varianti "RACCORDO" e "COMBINATO".

Il *Rapporto finale sulla riduzione delle emissioni del traffico indotto 2012*, elaborato da CSD Ingegneri SA – Nutec Engineering AG in data 12 febbraio 2013, ha permesso all'Azienda cantonale dei rifiuti (ACR) di confermare il raggiungimento degli obiettivi fissati nella licenza edilizia del 6 luglio 2005 e tramite l'accordo del 22 dicembre 2005 stipulato tra ACR e l'allora Comune di Giubiasco, che aveva ripreso delle condizioni poste dal Municipio nella licenza edilizia e annullate dal Consiglio di Stato con risoluzione no. 6046 del 20 dicembre 2005. Figuravano obiettivi di diminuzione delle emissioni dovute al traffico, entro 5 anni di esercizio, a livelli pari a quelli stabiliti dal RIA, specificatamente quelli previsti nella variante "RACCORDO", con una diminuzione calcolata di 0.85 t/a di NOx e 11.62 kg/a di PM10. Il mancato raggiungimento di questi obiettivi avrebbe imposto a ACR l'edificazione dell'allacciamento del raccordo ferroviario elettrificato al termovalorizzatore entro 2 anni dalla data di scadenza dell'obiettivo. La riduzione delle emissioni sarebbe stata ottenuta

grazie all'impiego di mezzi di trasporto più performanti (maggiore capacità di carico e minori emissioni), ad un'ottimizzazione della logistica dei trasporti nel Sopraceneri.

La successiva mozione 19 dicembre 2013 presentata da Carlo Lepori chiedeva uno studio approfondito sul trasporto RSU verso Giubiasco e già allora il Consiglio di Stato confermava la riduzione degli impatti causati dai trasporti, oltre a mettere in evidenza l'impatto e i fattori critici relativi a un raccordo ferroviario presso l'ICTR. In particolare il CdS, nel Messaggio 7030 del 23 dicembre 2014, poneva l'accento sull'impatto ambientale della costruzione del raccordo ex-novo (consumo di terreno agricolo, cesura faunistica, bisogno di materiale per la costruzione, ecc.).

## 2 IL CONTESTO GIURIDICO, PIANIFICATORIO E STRATEGICO

### 2.1 Definizioni

L'art. 31b cpv. 1 della Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb) obbliga i Cantoni a smaltire i rifiuti urbani, definiti dall'art. 3 dell'Ordinanza sulla prevenzione e lo smaltimento dei rifiuti (OPSR). In Ticino, gli artt. 16 e 17 della Legge cantonale di applicazione alla LPAmb (LALPAmb) definiscono che tali rifiuti sono consegnati ad ACR ed è compito dei Comuni organizzarne la raccolta sul proprio territorio.

Rispetto al passato l'OPSR, entrata in vigore il 1° gennaio 2016, considera e attribuisce maggior valore alla prevenzione, alla riduzione e al riciclaggio mirato dei rifiuti. Definisce *rifiuti urbani* i rifiuti che provengono dalle economie domestiche nonché quelli che provengono da imprese con meno di 250 posti di lavoro a tempo pieno aventi una composizione analoga ai primi in termini di sostanze contenute e di proporzioni quantitative. In particolare sono considerati tali:

- i rifiuti solidi urbani (RSU) - raccolti negli imballaggi autorizzati (sacchi), ovvero i rifiuti urbani combustibili le cui singole componenti non sono riciclabili;
- i rifiuti ingombranti, ovvero i rifiuti solidi urbani che per le loro dimensioni o peso non possono essere collocati negli imballaggi autorizzati (sacchi).

Al contrario dei RSU, i rifiuti artigianali-industriali esulano dal monopolio di raccolta e rientrano quindi nel libero mercato. Se si tratta di rifiuti combustibili e non riciclabili vale comunque sempre l'obbligo di consegna ad ACR. L'informativa *Gestione dei rifiuti urbani* del gennaio 2021 (disponibile su [www.ti.ch/rifiuti](http://www.ti.ch/rifiuti) nella rubrica "per saperne di più") descrive e illustra la gestione attuale adottata a livello cantonale.

### 2.2 Gestione dei rifiuti

Il *Piano di gestione dei rifiuti* (PGR, 2019-2023) è lo strumento operativo che descrive l'organizzazione, le infrastrutture e le misure per la gestione dei rifiuti in Ticino.

Il capitolo 3 del PGR è interamente dedicato ai rifiuti urbani, alla logistica, alle quantità e agli attuali destini di ceneri lavate e scorie. Si trattano argomenti quali il "*littering*", le plastiche e le evoluzioni fino al 2017. Con il principio di causalità, meglio conosciuto quale "tassa sul sacco", e la promozione del riciclaggio si riprende la strategia federale promossa dall'UFAM nella strategia 2030 per un efficiente riciclaggio e riduzione dei rifiuti.

Il capitolo 4 tratta i rifiuti edili definendo la strategia cantonale basata su: i) riduzione degli scarti, ii) separazione e riciclaggio, iii) esportazione di materiale di scavo e iv) pianificazione e realizzazione di discariche pubbliche (scheda V7 del Piano direttore). Il capitolo 5 tratta la pianificazione delle discariche spiegandone funzionalità e differenze. Nei capitoli a seguire si trattano i rifiuti biogeni, i rifiuti speciali, i fanghi di depurazione e altre tipologie di rifiuti.

Nel *Rapporto di Swiss Recycling* del 14 marzo 2022 viene valutata la gestione dei rifiuti urbani nei Comuni ticinesi. In 16 ecocentri selezionati del Cantone sono state analizzate l'infrastruttura, l'organizzazione della raccolta dei materiali riciclabili e la comunicazione con la popolazione. I risultati indicano possibili ambiti di miglioramento raccolti poi nel *Riassunto delle raccomandazioni d'intervento*<sup>1</sup>. Unico tema trattato separatamente è il riciclaggio delle plastiche che vengono riprese dalla specifica *Direttiva raccolta plastiche PP e PE* del maggio 2023<sup>2</sup> mirando ad un'economia circolare. L'istruzione del personale addetto viene annualmente aggiornata e proposta dal DT a Comuni e interessati.

### 2.3 Le scorie e le ceneri da incenerimento dei rifiuti

Il trattamento termico dei rifiuti permette da un lato la distruzione di sostanze dannose per l'ambiente oppure la loro mineralizzazione fisica o chimica, e consente di ridurre volume e peso (circa dell'80%). I prodotti risultanti del termovalorizzatore si suddividono in emissioni gassose (principalmente vapore acqueo e CO<sub>2</sub>, circa l'80% in peso), scorie estratte ad umido (18%) e ceneri volanti (2%). Secondo l'art. 32 del OSPR nelle scorie possono essere presenti solo bassi valori organici totali (TOC) quale garanzia di un buon trattamento termico, mentre dalle ceneri volanti devono essere recuperati i metalli (zinco in particolare). Entrambi i resti solidi vengono conferiti in discariche tipo D dove, prima di essere depositate definitivamente, vengono ancora recuperati sia i metalli ferrosi sia quelli non magnetici (principalmente alluminio e rame).

Le caratteristiche delle discariche così come le condizioni di post gestione sono definite nell'OPSR che ne prevede anche l'adattamento allo stato della tecnica.

Al momento non sono previste revisioni dell'OSPR e quindi non sono attese novità rilevanti di tipo legislativo relative alle vie di smaltimento di questi residui. Anche dal punto di vista delle conoscenze tecniche, al di là di un eventuale maggiore recupero dei diversi metalli o di parti minerali, non sono previste modifiche sostanziali della lavorazione di questi residui. Il loro reimpiego nell'economia circolare risulta quindi solo parziale. Le discariche di tipo D rimarranno quindi ancora anche nel prossimo futuro l'unica via di smaltimento dei residui dell'ICTR.

## 3 EVOLUZIONE DEI RIFIUTI

Dall'inizio dell'attività del termovalorizzatore di Giubiasco le azioni federali e cantonali per una riduzione dei rifiuti alla fonte e per diminuire le emissioni atmosferiche hanno portato a una diminuzione dei rifiuti urbani e, di conseguenza, anche dei viaggi per il loro trasporto. L'evoluzione della tecnica con cassoni più capienti ha permesso di aumentare le quantità di ogni singolo carico. Come riportato dal rapporto al messaggio 7030 (del 2014), in

<sup>1</sup> <https://www4.ti.ch/dt/da/spaas/ursi/temi/gestione-rifiuti/per-saperne-di-piu/documenti/rifiuti-urbani>

<sup>2</sup> [https://www4.ti.ch/fileadmin/DT/temi/gestione\\_rifiuti/documenti/Direttiva\\_raccolta\\_plastiche\\_PP\\_e\\_PE.pdf](https://www4.ti.ch/fileadmin/DT/temi/gestione_rifiuti/documenti/Direttiva_raccolta_plastiche_PP_e_PE.pdf)

Messaggio n. 8346 del 18 ottobre 2023

concomitanza con una logistica perfezionata e una diminuzione dei rifiuti da convogliare a Giubiasco sono diminuiti i viaggi verso l'ICTR, riducendone pure l'impatto sull'ambiente. Questo andamento è proseguito anche negli anni successivi portando i viaggi dal Sottoceneri al di sotto del 40% rispetto al 2010, ovvero ad inizio attività (Tabella 1).

**a) Viaggi annui dal Sottoceneri**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
da Bioggio	3'043	2'361	1'984	1'967	2'037	1'974	1'806	1'596	1'518	1'502	1'168	1'105	1'064
da Coldrerio	1'068	706	593	587	609	589	540	477	453	449	349	330	318
Tot.	4'111	3'067	2'577	2'554	2'646	2'563	2'346	2'073	1'971	1'950	1'517	1'435	1'382

**b) Diminuzione percentuale da inizio attività**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
da Bioggio	22%	35%	35%	33%	35%	41%	48%	50%	51%	62%	64%	65%
da Coldrerio	34%	45%	45%	43%	45%	49%	55%	58%	58%	67%	69%	70%

Tabella 1: **a)** Viaggi all'anno dal Sottoceneri al termovalorizzatore di Giubiasco suddivisi per luogo di centro di compattazione (Bioggio e Coldrerio)

**b)** percentuale di diminuzione annuale rispetto l'inizio delle attività nel 2010 sempre dai due centri.

L'introduzione della tassa sul sacco a livello cantonale ha portato a una diminuzione significativa dei RSU prodotti sul territorio. Questa diminuzione andrà nel tempo a stabilizzarsi. Per quanto riguarda l'evoluzione dei RSU (Tabella 2) non si prevedono per il prossimo futuro variazioni significative.

**RSU - rifiuti solidi urbani**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Totale (t)	91'416	91'314	90'202	90'852	90'756	89'874	88'592	85'420	84'611	78'803	71'860	72'873	71'631
Per abitante (kg/ab)*	265	262	259	256	252	249	243	235	239	224	205	207	199

Tabella 2: Evoluzione (t all'anno) e quantitativo pro capite (kg/abitante all'anno) dal 2010 al 2022 per tutti i rifiuti RSU gestiti dall'ICTR (cantionali, Campione d'Italia e Moesano).

\*rapportato alla popolazione residente permanente ticinese.

Per quanto concerne gli ingombranti combustibili non riciclabili vi è stato un progressivo aumento dei quantitativi (Tabella 3). Questo trend dovrebbe stabilizzarsi, come si evince dai dati degli ultimi 4 anni. Occorre sottolineare che dal 2011 vengono conteggiati anche i rifiuti provenienti dalle imprese di smaltimento private e non solo quelli comunali. Il riversamento di parte dei RSU negli ingombranti potrebbe essere all'origine delle variazioni osservate negli ultimi anni.

**Ingombranti combustibili non riciclabili**

	2010	2011*	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Totale (t)	5'735	63'188	65'602	67'520	63'830	64'603	71'142	69'865	72'768	76'023	73'556	81'460	79'805

Tabella 3: Evoluzione (t all'anno) dal 2010 al 2022 per tutti gli ingombranti combustibili non riciclabili cantionali.

\*dal 2011 vengono conteggiati anche i rifiuti delle imprese di smaltimento private.

#### 4 SMALTIMENTO DELLE CENERI LAVATE E DELLE SCORIE DELL'ACR

Secondo i dati del censimento rifiuti l'ICTR, dalla combustione delle circa 160'000 t/a di rifiuti, produce ca. 33'000 t/a di scorie grezze estratte ad umido (non demetallizzate) e 4'000 t/a di ceneri lavate con una riduzione del 80% in peso. Questi residui sono trasportati presso la discarica tipo D di Lostallo, dove le scorie sono demetallizzate (rimozione di ca. 4'500 t/a di metalli, circa il 14% in perso) e in seguito depositate definitivamente insieme alle ceneri lavate. Il traffico generato è di ca. 7 autocarri al giorno (solo giorni lavorativi). A oggi, la volumetria disponibile presso la discarica di Lostallo permetterà la consegna dei residui fino al 2030-2031, dopodiché sarà necessario identificare nuove vie di smaltimento.

Una decisione in merito all'ubicazione della futura discarica tipo D non è ancora stata presa. Il PGR 2019-2023 prevede una misura generica atta ad assicurare lo smaltimento delle scorie e delle ceneri lavate (misura 3.5). Il prossimo aggiornamento del PGR dovrà chinarsi più nel dettaglio su questo tema, affrontando concretamente la questione di individuare e assicurare la nuova via di smaltimento a partire dal 2030-2031.

Possibili destini delle scorie e delle ceneri lavate e il loro trasporto furono valutati nel 2012 e riportati nel "*Rapporto – Smaltimento scorie e ceneri lavate dal 2014*". Attualmente si possono ipotizzare le seguenti soluzioni, che dovranno essere approfondite nel corso dei prossimi anni:

- lo smaltimento presso la discarica di Valle della Motta, già pianificata tramite un PUC e dove è presente un vaso sufficientemente grande;
- una nuova discarica in Ticino, pianificata e realizzata ad hoc;
- una discarica ubicata in un altro Cantone;
- l'esportazione all'estero.

La ricerca della soluzione più idonea sarà integrata nell'ambito del prossimo aggiornamento del PGR. Fra i criteri di valutazione dovranno essere considerati anche gli aspetti logistici, di trattamento e di trasporto. Per le ubicazioni più lontane il trasporto su ferrovia può essere di principio una buona soluzione, poiché si tratta di rifiuti prodotti con regolarità e non soggetti a deperimento, ciò che permette lo stoccaggio intermedio e l'organizzazione di una logistica efficiente (treni lunghi e completi).

A titolo di esempio, si ricorda che nell'ambito dello studio di varianti elaborato nel 2012, che ha portato a consolidare l'attuale via di smaltimento presso la discarica di Lostallo, era stato elaborato un sintetico concetto di trasporto ferroviario per la variante di smaltimento nel Canton Uri. Sebbene gli aspetti economici fossero a vantaggio della soluzione su strada, il concetto di trasporto ferroviario aveva dimostrato oltre alla fattibilità tecnica anche delle possibilità di razionalizzazione (trasporto combinato dei residui dell'ICTR a quello della ghiaia proveniente dal Canton Uri).

## 5 OSSERVAZIONI

### 5.1 Trasporto dal Sottoceneri

La raccolta porta a porta dei rifiuti, così come la raccolta tramite contenitori sparsi nel territorio (container interrati o di superficie) deve essere eseguita con camion compattatori. Sono questi ultimi che si recano alle stazioni di trasbordo. A titolo di esempio risulta sconveniente che un autocarro che serve Monteceneri, benché quest'ultimo si trovi formalmente nel luganese, si rechi al compattatore di Bioggio invece del più vicino ICTR. Nell'ambito della valutazione di spostamento del traffico di rifiuti su rotaia bisogna quindi tener conto del comprensorio. Entro una determinata distanza dall'ICTR, il trasbordo dei rifiuti dagli autocarri ai vagoni (ma anche ai compattatori) può risultare più impegnativo e sconveniente rispetto al conferimento diretto.

Ricordiamo inoltre che i rifiuti che esulano dal monopolio e rientrano nel libero mercato dello smaltimento non sono consegnati ai due centri di trasbordo ma passano dalle sedi dei riciclatori.

Le stazioni di trasbordo di Coldrerio e Bioggio svolgono la loro funzione solo per i RSU mentre i rifiuti ingombranti vengono conferiti da imprese di trasporto attive su territorio ticinese. I rifiuti ingombranti gestiti da queste imprese sono principalmente smaltiti presso l'ICTR di Giubiasco, ma una parte di essi non è soggetta a monopolio come descritto in precedenza.

### 5.2 Urban mining e upcycle

Lo sviluppo ecologico sostenibile e l'ottimizzazione di un'economia circolare richiede di chiudere il ciclo dei materiali: fosforo, metalli da incinerazione dei rifiuti (*urban mining*) e design adeguati che permettano una vita più lunga o la possibilità di riparazione.

In quest'ottica la quantità di RSU da smaltire difficilmente subirà ulteriori aumenti senza un corrispondente aumento della popolazione residente. Miglioramenti tecnici potranno portare ad aumenti di qualità delle componenti separate e un incremento delle componenti recuperate. Di conseguenza e per entrambi i fattori di evoluzione, le scorie e le ceneri derivate dal trattamento termico andranno diminuendo o tutt'al più rimarranno costanti.

## 6 FLOTTA

I trasporti che riguardano i rifiuti urbani RSU includono i viaggi all'ICTR e la raccolta interurbana dei rifiuti. Come descritto sopra, i viaggi all'ICTR sono in diminuzione grazie a 1) una minore quantità di RSU prodotti alla fonte, 2) innovazioni tecniche che permettono di trasportare maggiori quantità e 3) ottimizzazioni logistiche e di gestione. I centri di compattazione dei rifiuti a Coldrerio e Bioggio e le rinnovate gestioni delle raccolte interurbane hanno portato anche ad una diminuzione dei viaggi.

Gli automezzi per la raccolta e il trasporto dei rifiuti sono generalmente ancora alimentati da carburanti fossili.

Il passaggio alla mobilità elettrica che è in atto in tutta Europa (e non solo) porta a un grande sviluppo nel settore del trasporto con un forte impatto sulle emissioni atmosferiche. Nel settore della mobilità elettrica (*electric vehicle*, EV) dei mezzi pesanti l'alimentazione

sostenibile e completamente elettrica (*full electric*) è garantita attraverso due sistemi attualmente in forte sviluppo: le *batteries* EV (BEV - batterie al litio o altri componenti), e le *fuel cell* (celle a combustibile, FCEV - a idrogeno).

Le batterie al litio sono impiegate principalmente per la mobilità privata e per l'elettronica portatile. Si tratta di una tecnologia d'accumulazione ricaricabile degli ioni di litio dove le batterie utilizzano la riduzione reversibile degli ioni di litio per immagazzinare energia. Questa soluzione è anche proposta nell'ambito dei trasporti interurbani, quali la raccolta di RSU, da diverse case costruttrici dove il continuo sviluppo porta a sempre più autonomia. Il trasporto edile (per trasporto dei cassoni ad esempio) è proposto saltuariamente, ma viene pure sviluppato da varie case di produzione.

Gli automezzi a idrogeno sfruttano l'energia elettrica ottenuta da reazioni chimiche, specificatamente dalla reazione elettrochimica tra l'idrogeno (dal serbatoio) e l'ossigeno (dall'aria). Questi mezzi sono particolarmente adeguati per i trasporti a lunga percorrenza sia su rotaia sia su gomma e il settore è in continuo sviluppo e offre soluzioni diversificate.

Entrambe le soluzioni (BEV e FCEV) presentano emissioni di anidride carbonica nell'aria nulle, necessitano però dello sviluppo ed incremento delle reti di approvvigionamento. Gli sviluppi nella rete di alimentazione elettrica sono sempre più ramificate, mentre l'approvvigionamento di idrogeno vedrà presto il fiorire di stazioni dedicate nei pressi delle vie di trasporto dettate dal bisogno di una flotta in crescita, come a Sant'Antonino dove Migros Ticino beneficia di una licenza edilizia per l'installazione di un distributore di idrogeno. Inoltre ACR è già a beneficio di una licenza edilizia per un impianto di produzione d'idrogeno che poi verrebbe messo a disposizione per il rifornimento di mezzi di trasporto. Lo sviluppo nel settore degli autotrasporti aiuterà il raggiungimento di obiettivi strategici enunciali nel Piano energetico e climatico cantonale (PECC).

## 7 CONCLUSIONI

Lo scrivente CdS condivide i contenuti della mozione e in particolare l'auspicio di una riduzione sia dei viaggi sull'asse nord-sud sia delle emissioni ad esse collegate. L'evoluzione dei viaggi registrati dall'inizio delle attività del termovalorizzatore di Giubiasco dimostra però che questa riduzione è in atto sin dall'inizio di attività dell'ICTR. Le condizioni si sono quindi evolute in modo che la sostenibilità dello spostamento del parziale trasporto su ferrovia, che già non era data nel 2012, sia ancora più sfavorita.

Ad ogni modo, pur senza studi approfonditi, proporre un investimento, grossolanamente stimato in alcune decine di milioni di franchi, per il trasporto solo della metà di RSU prodotti non appare sostenibile a fronte di un impatto ambientale non irrilevante, notevoli difficoltà procedurali e tempi di realizzazione più che decennali.

Al momento, gli unici scenari nell'ambito dei quali una valutazione del trasferimento su rotaia sarebbe opportuna e necessaria, sono legati alla chiusura della discarica di Lostallo. Qualora le scorie venissero indirizzate verso Valle della Motta o verso un altro Cantone, il loro trasporto su ferrovia presenterebbe delle possibili sinergie (trasporto di RSU da Coldrerio a Giubiasco oppure trasporto di inerti da Uri al Ticino) che potrebbero giustificare la realizzazione. Si riconosce tuttavia che la situazione ad evolvere della discarica di Lostallo, le evoluzioni tecniche di recupero delle materie secondarie, i cambiamenti dei mezzi di trasporto e, non da ultimo, l'aggiornamento della strategia della

gestione dei rifiuti, porteranno a nuove valutazioni e alla ricerca di un continuo e sostenibile miglioramento. Quindi, al momento, lo scrivente Consiglio reputa uno studio come quello proposto con la presente Mozione non giustificato. Piuttosto, una valutazione specifica verrà integrata negli approfondimenti previsti per verificare le diverse soluzioni di smaltimento delle scorie e delle ceneri lavate dopo il 2030-2031.

Più in generale, per i RSU e allo stato attuale lo scrivente CdS ritiene efficaci misure quali:

- continua riduzione alla fonte di rifiuti grazie ad un incremento del riciclaggio dovuto a prodotti idonei allo scopo;
- riduzione degli impatti atmosferici con progressivi cambi della flotta (passaggio alla mobilità elettrica o a idrogeno);
- incremento e valorizzazione della separazione di materie secondarie dalle scorie e ceneri da incenerimento dei rifiuti grazie all'evolvere della tecnica.

Alla luce di quanto esposto il Consiglio di Stato invita il Gran Consiglio a respingere la mozione, poiché quanto richiesto è, almeno in parte, già previsto. Parallelamente, si proseguirà in ogni caso ad attuare misure di miglioramento che, negli ultimi anni, hanno già dato prova di efficacia. Lo scrivente Consiglio si farà promotore presso gli appaltatori dei trasporti dei rifiuti per far sì che questi si adoperino per dei trasporti con minori emissioni attraverso un graduale cambiamento della loro flotta a favore della mobilità elettrica e/o a idrogeno.

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

Per il Consiglio di Stato

Il Presidente: Raffaele De Rosa

Il Cancelliere: Arnoldo Coduri