

**PIANO CANTONALE DI RISANAMENTO DELL'ARIA (PRA)
2006-2016**

RISULTATI DELLA CONSULTAZIONE ESTERNA, GENNAIO 2007

SOMMARIO

OSSERVAZIONI GENERALI	3
OSSERVAZIONI SULLA PARTE INTRODUTTIVA	5
OSSERVAZIONI SULLE POLITICHE COSTITUTIVE	6
IMPIANTI STAZIONARI	8
IS1 Impianti a combustione alimentati con olio o con gas	8
IS2 Impianti di incenerimento	9
IS3 Impianti a legna	9
IS4 Emissioni inquinanti nei cantieri	10
IS5 Riduzione delle emissioni di COV	11
IS6 Diminuzione delle emissioni di ammoniaca e di odori molesti	12
IS7 Risparmio energetico negli edifici	12
TRAFFICO	13
TR1 Strumenti di pianificazione territoriale per uno sviluppo sostenibile	14
TR2 Moderazione e gestione del traffico	17
TR3 Politica dei posteggi	17
TR4 Trasferimento su rotaia del traffico merci stradale	19
TR5 Potenziamento e promozione dei percorsi pedonali e ciclabili	19
TR6 Ecoincentivi in favore di veicoli meno inquinanti	20
TR7 Misure d'urgenza in caso di forte inquinamento	21
TR8 Misure tecniche e di risparmio energetico sui veicoli	22
TR9 Potenziamento e promozione dei trasporti pubblici e aziendali	22
INQUINAMENTO ATMOSFERICO TRANSFRONTALIERO	24
IT1 Monitoraggio dell'inquinamento atmosferico transfrontaliero nell'ambito del Protocollo di	24
Göteborg	24
MISURE ORGANIZZATIVE	25
MO1 Controlling	25
PROPOSTE SUPPLEMENTARI E NUOVE MISURE	25
Fondi per l'ambiente	26
Informazione e sensibilizzazione	26
Nuovi provvedimenti	26
CONCLUSIONI	29
PROPOSTE ALL'ATTENZIONE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO	33

OSSERVAZIONI GENERALI

La consultazione del PRA ha interessato 252 unità:

- 6 partiti rappresentati in Gran Consiglio
- 195 Comuni
- 2 Associazioni comunali (Associazioni Comuni urbani ticinesi e Associazione dei Comuni e delle Regioni di montagna)
- 5 Commissioni regionali dei trasporti
- 27 Associazioni, enti parastatali e privati
- 2 Ordini: Ordine dei medici e Ordine degli avvocati
- 5 Sindacati
- 1 Ufficio cantonale interno (Servizi generali del Dip. del territorio) e 1 gruppo di lavoro cantonale (Gruppo operativo salute e ambiente, GOS&A)
- 1 Ufficio cantonale esterno: Ufficio di protezione dell'aria del canton Grigioni
- 1 Commissione federale: Commissione federale d'igiene dell'aria
- 2 Uffici federali (Direzione Ufficio dell'Ambiente e Osservatorio ticinese dell'Istituto Svizzero di Meteorologia)
- 5 Assessorati/Agenzie/Fondazioni preposti alla protezione dell'ambiente in Lombardia

Complessivamente sono giunte all'Ufficio di protezione dell'aria 59 prese di posizione (23.4% degli interpellati):

- 2 partiti (33.3%)
- 31 Comuni (15.9%): 10 del Sopraceneri e 21 del Sottoceneri
- 1 Regione (Locarnese e Vallemaggia)
- 0 Associazioni comunali (0%)
- 1 Commissione regionale dei trasporti : Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto, CRTM (20%)
- 19 Associazioni, enti parastatali e privati (70.4%)
- 0 Ordini (0%)
- 1 Sindacato: UNIA (20%)
- 2 "Uffici" cantonali interni: Servizi generali del DT e GOS&A (100%)
- 0 Ufficio cantonale esterno (Grigioni) (0%)
- 1 Commissione federale : Commissione federale d'igiene dell'aria (100%)
- 1 Ufficio federale: UFAM (50%)
- 0 Assessorati/Agenzie/Fondazioni preposti alla protezione dell'ambiente in Lombardia (0%)

I Comuni di Bruzella, Cabbio, Morbio superiore e Sagno hanno consegnato le medesime osservazioni finali ma formulari di valutazione distinti.

I Comuni di Medeglia, Tremona, Arogno e Caslano non hanno espresso osservazioni o formulato proposte in merito al PRA.

AGE SA (Acqua, Gas, Elettricità) Chiasso ha risposto contemporaneamente per l'Associazione Controllori Combustioni (ACCSI) e parzialmente per il Comune di Chiasso.

Il Municipio di Mendrisio dichiara di aderire alle osservazioni allestite dalla CRTM, in particolare per quanto concerne il capitolo dedicato al traffico.

Per la Commissione federale d'igiene dell'aria ha preso posizione il Dottor Angelo Bernasconi.

Si sono espressi mediante lettera o rapporto esplicativo e non hanno riempito il formulario annesso relativo alla valutazione delle politiche costitutive:

- Ufficio federale dell'ambiente
- Partito socialista
- Servizi generali del DT
- Comune di Bedano
- Comune di Camorino
- Comune di Chiasso
- Comune di Giubiasco
- Comune di Lavizzara
- Comune di Locarno
- Comune di Lodrino
- Comune di Lugano
- Comune di Maroggia
- Comune di Mendrisio
- Comune di Stabio
- Camera Ticinese dell'Economia Fondiaria (CATEF)
- CRTM

- Unione contadini ticinesi
- Ferrovie Federali Svizzere (FFS)
- Greenpeace Ticino
- Regione Locarnese e Vallemaggia
- Società Svizzera Impresari Costruttori (SSIC) sezione Ticino
- Touring Club Svizzero (TCS) Sezione Ticino
- Automobile Club Svizzero (ACS)

Hanno consegnato, oltre al formulario di valutazione, un rapporto esplicativo aggiuntivo:

- Commissione federale sull'igiene dell'aria
- WWF Svizzera italiana
- Associazione Traffico e Ambiente (ATA)
- Camera di commercio, industria e artigianato (CCIA)
- Distributori ticinesi (DISTI)
- Federlegno Ticino

Nella maggioranza dei casi, gli interpellati hanno opinato su più politiche costitutive. Altre volte invece, a dipendenza del soggetto d'interesse o di competenza, gli interpellati si sono concentrati su un determinato settore, segnatamente traffico e impianti stazionari. Si sono espressi solo su una politica costitutiva AGE SA (politica costitutiva IS1) e Unione dei contadini (politica costitutiva IS6).

Dalla presa di posizione degli interpellati si possono delineare alcune tendenze di fondo radicalmente diverse per il contenuto delle critiche e dei suggerimenti.

1) Le associazioni ecologiste (WWF, Greenpeace, Associazione Traffico e Ambiente, SOS Mendrisiotto Ambiente) e il Partito socialista giudicano complessivamente i provvedimenti del nuovo PRA insufficienti per migliorare e contenere l'inquinamento atmosferico nei prossimi anni. La considerazione è supportata dalla prospettiva di un mancato raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle principali emissioni inquinanti (in particolare NOx e PM10) e dell'ozono. Vengono perciò presentate nuove proposte da includere nel nuovo PRA, di cui scriveremo in seguito.

In particolare

Per il **PS** e **WWF** le misure previste dal PRA sono insufficienti per riportare finalmente nei limiti di legge l'inquinamento atmosferico e lo sforzo deve essere decisamente aumentato con l'introduzione di misure supplementari.

ATA sostiene in linea di massima il PRA messo in consultazione, avvertendo che inutili rinunce limiterebbero notevolmente la portata e l'efficacia delle misure. L'associazione auspica comunque un riorientamento delle politiche cantonali e una collaborazione intercantonale, tra Confederazione e Cantone e tra Cantone e zone limitrofe.

Secondo **Greenpeace** assoluta priorità va data al potenziamento e all'offerta di mezzi pubblici, introducendo nel PRA misure supplementari.

Anche alcuni **Comuni** auspicano che il PRA non si limiti ai buoni propositi ma si adottino misure incisive soprattutto nei settori critici quali il traffico.

2) Il settore edile, industriale e automobilistico e qualche **Comune** auspicano dal canto loro che vengano prese in considerazione anche le ripercussioni economiche del PRA, valutando con maggior discernimento il rapporto costo-beneficio di alcuni provvedimenti.

In particolare

La **CATEF** sostiene e condivide - pur con riserva - gli obiettivi e i principi del PRA, ma ritiene che numerosi aspetti vadano ancora inquadrati, soprattutto in riferimento agli effettivi benefici dei singoli intereventi sull'insieme della problematica dell'inquinamento dell'aria. Non appare sufficientemente ponderato il sincronismo del PRA con le misure della Confederazione e con quelle dell'Unione europea, e l'importanza dell'inquinamento importato dalla Pianura Padana.

Per **CCIA** e **DISTI** il realismo delle proposte e l'efficacia dei provvedimenti trovano nel PRA un'applicazione molto parziale: dal documento emerge la volontà di fare più del necessario, con il rischio di causare un rapporto costo/beneficio sfavorevole, penalizzando l'economia cantonale. Per la **DISTI** in particolare, il PRA in consultazione rappresenta un documento troppo generico, che non permette di ripartire in modo chiaro le responsabilità tra le diverse fonti di inquinamento. Oltre che a rendere improbabile la completa ponderazione di tutti gli aspetti in gioco e quindi anche l'individuazione di provvedimenti sostenibili e realizzabili, l'esclusione dal gruppo di lavoro del settore economico non concorre a creare il necessario consenso.

L'**Associazione Industrie ticinesi (AITI)** sottolinea come un'eccessiva attenzione ai problemi ambientali possa mettere fuori mercato in modo sostanziale le attività manifatturiere già di per sé ostacolate dalla concorrenza dei Paesi emergenti. Per il **Municipio di Gravesano** l'equilibrio fra economia e ambiente non risulta sufficientemente ponderato nel progetto di documento posto in consultazione. Il **Municipio di Bedano** si dice invece contrario all'imposizione di criteri che limitano le possibilità di scelta del singolo.

TCS e **ACS** sottolineano quanto è già stato realizzato nell'ambito del risanamento dell'aria e della sensibilizzazione della popolazione, e reputano che la Svizzera sia all'avanguardia rispetto ai Paesi vicini. Auspicando che non si continui a penalizzare il singolo con divieti e limitazioni, le associazioni sostengono in ogni caso la concertazione a lungo termine piuttosto che le misure ad effetto introdotte per alcuni giorni. TCS e ACS suggeriscono anche di valutare e prendere in considerazione i risvolti negativi di un'errata pubblicità sulla qualità dell'aria sul settore del turismo.

3) Altre posizioni di Comuni, enti o associazioni

Alcuni **Comuni** periferici, pur appoggiando nell'insieme le politiche del PRA, ritengono che vi siano alcune norme eccessivamente penalizzanti per gli abitanti delle valli, senza contropartite equivalenti (Lavizzara, Avegno, Regione Locarnese e Vallemaggia). Capriasca auspica che per le misure che contemplano un ruolo degli enti locali, siano chiariti il ruolo degli enti stessi, i termini che da essi dovranno essere rispettati e i mezzi finanziari di cui potranno disporre, in quanto misure senza contributi finanziari o con contributi non adeguati ai compiti potrebbero subire gravi ritardi.

Per il Municipio di **Locarno** il raggiungimento degli obiettivi di risanamento dell'aria è strettamente correlato ad un maggior incoraggiamento dei Comuni da parte dell'Autorità cantonale, mediante lo stanziamento di aiuti atti a realizzare le singole misure. Si ritiene perciò che gli enti pubblici debbano essere debitamente coinvolti nella definizione ed attuazione delle misure previste, attraverso un ragionamento da sviluppare a livello regionale.

Dal canto suo, il Municipio di **Lugano** giudica una fetta importante delle misure contenute nel nuovo PRA una rielaborazione di quelle già contenute nel precedente piano dei provvedimenti. Il Municipio sottolinea come molte misure siano già state attuate o siano in fase di attuazione (segnatamente quelle nell'ambito del PTL) da parte del Comune, mentre altre misure esulano dalle competenze comunali.

La **CRTM** (e il Municipio di **Mendrisio**) constatano con soddisfazione che alcuni provvedimenti a loro tempo esclusi dal PRAM nella fase consultiva sono nuovamente confluiti nel PRA (trasporto aziendale, tassazione dei posteggi privati, armonizzazione tra pianificazione territoriale e protezione dell'aria). Tuttavia, forse a causa della volontà del Dip. del territorio di esprimere sinteticamente le misure, la Commissione constata che i singoli provvedimenti appaiono sovente molto generici nelle modalità di realizzazione, nelle competenze e negli aspetti di finanziamento. La Commissione teme anche che la mancanza di congruenza tra due basi legali vincolanti per l'autorità, quali il PRAM e il PRA, possa creare situazioni giuridicamente dubbie e, in ultima analisi, generare ritardi nell'attuazione delle misure di risanamento.

I **PLR** giudica positivamente il PRA 2006-2016, anche se lo stesso dovrà essere regolarmente verificato affinché si possa identificare per tempo non soltanto i successi o gli insuccessi ottenuti dalle singole misure e nel complesso, ma anche adottare i necessari correttivi.

Visto che la maggior parte dei provvedimenti previsti rientrano nella competenze esecutive del Cantone, l'**UFAM** preferisce astenersi dal formulare giudizi in merito al PRA. Per quanto concerne i provvedimenti di competenza della Confederazione, l'ufficio constata con soddisfazione che molti di essi sono già stati integrati nel piano di azione contro le polveri fini trattato dal Consiglio federale il 16 giugno scorso e saranno ancora oggetto di decisioni successive. Riguardo ai provvedimenti supplementari a livello federale, l'**UFAM** ricorda che il Consiglio federale si pronuncerà non appena verranno presentate le relative proposte formali ai sensi dell'articolo 34 OIAt. Viene anche preso atto del fatto che i provvedimenti previsti non saranno sufficienti per risolvere i problemi sanitari legati alle PM10 e all'ozono troposferico: anche in questo settore saranno necessari sforzi supplementari a livello internazionale affinché altri Paesi applichino tecnologie meno inquinanti e ne promuovano lo sviluppo.

OSSERVAZIONI SULLA PARTE INTRODUTTIVA

A livello strategico il PRA non ha riscosso nell'insieme pareri negativi: si appoggiano i principi esposti e si auspica che venga effettivamente usato come strumento legale vincolante. Sono comunque state sollevate a diverse riprese alcune critiche di contenuto.

Qualche perplessità è stata espressa in merito agli obiettivi di riduzione fissati dal PRA nella parte introduttiva (cap.1 e 3). Il **PS** osserva che le misure per rientrare nel rispetto dei limiti di emissione fissati nell'OIAt devono essere rese coercitive senza tentennamenti. Se la definizione degli obiettivi di riduzione 2010 delle emissioni inquinanti rispetto al 2000 è senz'altro apprezzabile (cap.1 e 3), le conclusioni riportate nel cap. 3, secondo le quali entro il 2010 non sarà possibile raggiungere tutti gli obiettivi prefissati, offuscano la credibilità di tutto il documento. Anche per il municipio di **Camorino** questa constatazione desta preoccupazione, e giustifica l'introduzione di misure più efficaci atte a raggiungere gli obiettivi fissati dalla Confederazione. La **CRTM** domanda perciò maggior chiarezza nella definizione degli obiettivi ambientali da raggiungere e nella descrizione dei tempi di attuazione: in assenza di proiezioni quantitative attendibili e di un orizzonte temporale ben definito, risulta problematico pianificare uno sviluppo territoriale conforme agli obiettivi ambientali, come pure impostare un sistema di monitoraggio inteso a valutare il grado di attuazione degli obiettivi di risanamento. **Greenpeace** giudica contraddittori gli obiettivi fissati dal PRA in merito alle emissioni di CO₂ : la riduzione del 10% delle emissioni, sufficiente per raggiungere i traguardi del protocollo

di Kyoto, risulta insufficiente dal punto di vista della salvaguardia del clima. Solo una riduzione del consumo di carburante del 50% nel settore dei trasporti permetterebbe con ogni probabilità di raggiungere gli obiettivi ambiziosi per risanare l'aria.

Per **CCIA** e **DISTI**, non sono sufficientemente documentate e approfondite le valutazioni inerenti ai vettori del traffico stradale (cap. 3), che dovrebbero mettere maggiormente in luce il ruolo determinante dell'autostrada in relazione all'inquinamento da ossidi di azoto. Ritengono inoltre discutibile il dato concernente le emissioni causate dal traffico pesante rispetto al settore edile. Anche per la **SSIC** i dati riguardanti l'attività edile mancano della base scientifica necessaria per poterne permettere la pubblicazione (cfr. rapporto allegato). Questi errori di fondo renderebbero i provvedimenti previsti inefficaci dal punto di vista ambientale e poco sostenibili economicamente, e soprattutto di difficile controllo da parte delle autorità cantonali. La Società ritiene in particolare che la categoria "attività edile" abbia potuto assorbire la quota parte di emissioni di PM10 provenienti da altre sorgenti (per es. trasporti, veicoli pesanti) o da sorgenti non valutate nello studio. L'importanza dell'apporto di inquinamento dalla vicina Lombardia, che non è stato considerato nella debita misura, è deducibile dal confronto della situazione a livello nazionale con quella a livello cantonale (già di per sé più sensibile, a causa della conformazione geografica e dei fenomeni di inversione termica) e in particolare nel Sottoceneri. La SSIC chiede anche di riconsiderare l'importanza del traffico pesante sulle emissioni di PM10 rispetto a quelle del traffico leggero.

Per **Federlegno**, il PRA elenca e analizza le diverse sostanze inquinanti per tipo o categoria, senza tuttavia mai pronunciarsi sulla loro reale pericolosità o tossicità: sarebbe perciò auspicabile un accenno con relativi rimandi alle eventuali fonti di riferimento, anche per valutare o giustificare la necessità di operare in modo più incisivo (o più urgente) su determinate sostanze rispetto ad altre, ponderandone la pericolosità. Per quanto attiene al paragrafo dedicato alle emissioni di polveri sottili (cap. 3, par. 3.1.4) si dovrebbe evidenziare la complessità della problematica, in particolare le relazioni fra le condizioni geografiche e topografiche e l'importante fattore meteorologico e della proporzione, non conosciuta, tra la continua produzione e il risollevarsi delle polveri più sottili che non riescono a depositarsi e fissarsi in modo permanente al suolo. Per le ragioni menzionate, Federlegno chiede espressamente di conoscere in modo dettagliato i metodi (eventuali ipotesi di base, modelli applicati e calcoli) utilizzati per quantificare le emissioni previa ufficializzazione del PRA. Federlegno si pronuncia anche in merito al cap. 4, di cui contesta la valutazione del PRA sullo stato attuale delle immissioni di PM10. Questa valutazione sarebbe basata solo sul superamento dei valori delle soglie attuali dell'OIA e non terrebbe conto delle differenziazioni e della tossicità citate nell'allegato: è pertanto da interpretare con "beneficio d'inventario" specialmente per quanto riguarda il settore degli impianti di riscaldamento a legna, dei quali non è peraltro conosciuto né il numero esatto di impianti né la loro tipologia.

Per **Greenpeace**, il problema della qualità dell'aria (cap. 4) va inquadrato anche alla luce del surriscaldamento climatico, contro il quale solo una riduzione del consumo di carburante e quindi delle emissioni di CO₂ avranno un effetto. L'associazione constata con piacere che il PRA considera questo gas a effetto serra, andando al di là di quanto indicato dall'OIA. La salvaguardia del clima è importante anche perché indirettamente potrebbe contribuire ad evitare che la frequenza delle estati torride aumenti e quindi permettere di ridurre i picchi di ozono troposferico.

Per quanto attiene al bilancio retrospettivo (cap. 5), **SOS Mendrisiotto Ambiente** sottolinea come il PRA 1991-1992 sia stato disatteso nella sua concretizzazione per i tempi troppo ottimistici ma anche per mancanza di sensibilità ambientale da parte delle autorità politiche e dei cittadini ticinesi. Per il **PS** la lontananza dei limiti OIA dopo 15 anni di politica di risanamento dell'aria non permette di tracciare un bilancio positivo dell'azione dello Stato in questo campo ed evidenziano come i provvedimenti attuati con successo risultino essere soprattutto quelli dipendenti da decisioni prese a livello federale. Il bilancio insiste troppo sulle infrastrutture create o previste, a scapito di altre importanti misure per il risanamento dell'aria. Nel settore della politica dei trasporti, dove il Cantone ha dei margini di manovra maggiori, diversi sono invece i provvedimenti recenti o ancora in divenire.

OSSERVAZIONI SULLE POLITICHE COSTITUTIVE

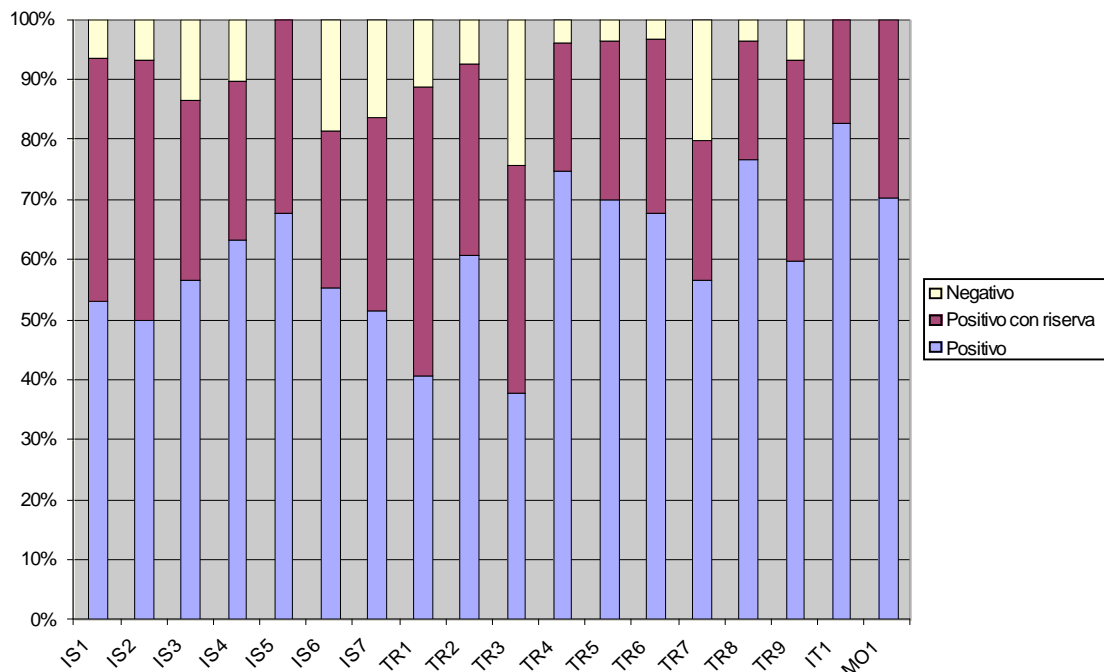
Alcuni interpellati si sono espressi sulla presentazione globale dei provvedimenti (cap. 6.1). Secondo **CATEF**, **Federlegno** e il Municipio di **Locarno** risulterebbe carente l'aspetto legato alla determinazione degli ordini di priorità per la messa in atto delle misure proposte (cap. 6.1, quadri sinottici dei provvedimenti), la cui realizzazione viene classificata unicamente dal profilo temporale: gli interventi dovrebbero invece essere pianificati valutandone il rapporto costi-benefici. Per la **CATEF** non risulta sufficientemente chiaro in quale misura gli interventi studiati e proposti possano contribuire efficacemente al risanamento dell'aria con un'oggettiva valutazione percentuale. In questo senso, si chiede una riduzione del numero di provvedimenti, a vantaggio della politica di intervento. La CATEF propone quindi un piano delle priorità delle misure, nel quale andrebbero inserite anche le priorità d'intervento e gli scenari di riferimento a lungo termine, in considerazione sia dei benefici che originerebbero in termini di percentuale sull'inquinamento globale sia dei costi generati al privato e/o alle imprese. L'**ASI** constata invece che la maggior parte dei politici e dei soggetti economici è in genere restia a considerare i "costi ecologici" come un costo oggettivo e attuale.

La tabella seguente mostra invece l'insieme delle reazioni (per un totale di 59 registrazioni) alle singole politiche costitutive.

Politica costitutiva	Positivo		Positivo con riserva		Negativo		Senza valutazione	
	#	%	#	%	#	%	#	%
IS1	17	29.3	13	22.4	2	3.45	27	44.8
IS2	15	25.9	13	22.4	2	3.45	29	48.3
IS3	17	29.3	9	15.5	4	6.9	29	48.3
IS4	19	32.7	8	13.8	3	5.2	29	48.3
IS5	19	32.7	9	15.5	0	0	31	51.7
IS6	15	25.9	7	12.1	5	8.6	32	53.4
IS7	16	27.6	10	17.2	5	6.9	28	48.3
TR1	11	19	13	22.4	3	5.2	32	53.4
TR2	17	29.3	9	15.5	2	3.45	31	51.7
TR3	11	19	11	19	7	12.1	30	50
TR4	21	36.2	6	10.3	1	1.7	31	51.7
TR5	21	36.2	8	13.8	1	1.7	29	48.3
TR6	21	36.2	9	15.5	1	1.7	28	46.6
TR7	17	29.3	7	12.1	6	10.3	29	48.3
TR8	23	39.7	6	10.3	1	1.7	29	48.3
TR9	18	31.03	10	17.2	2	3.45	29	48.3
IT1	24	41.4	5	8.6	0	0	30	50
MO1	19	32.7	8	13.8	0	0	32	53.4

Dalla tabella appare evidente come una parte considerevole dei partecipanti alla consultazione (spesso quasi la metà di essi) abbia preferito esporre le proprie considerazioni senza però dare una valutazione chiara e netta su ogni singola politica, come indicato nell'apposito formulario inviato dall'Ufficio della protezione dell'aria. In alcuni casi invece gli interpellati hanno preferito esprimersi solo sulle politiche costitutive di loro competenza, lasciando in bianco i giudizi relativi ad altri settori. La tabella e il grafico seguenti, che propongono la reazione alle singole politiche fatta astrazione delle risposte senza giudizio ben definito, si presta senz'altro meglio ad un'interpretazione generale di tipo qualitativo.

Politica costitutiva	Positivo	Pos. con riserva	Negativo	Totale	Totale		
	#	#	#	#	% positivo	% pos. con riserva	% negativo
IS1	17	13	2	32	53.1	40.6	6.3
IS2	15	13	2	30	50	43.3	6.7
IS3	17	9	4	30	56.7	30	13.3
IS4	19	8	3	30	63.3	26.7	10
IS5	19	9	0	28	67.9	32.1	0
IS6	15	7	5	27	55.5	25.9	18.5
IS7	16	10	5	31	51.6	32.3	16.1
TR1	11	13	3	27	40.7	48.1	11.1
TR2	17	9	2	28	60.7	32.1	7.1
TR3	11	11	7	29	37.9	37.9	24.1
TR4	21	6	1	28	75	21.4	3.6
TR5	21	8	1	30	70	26.7	3.3
TR6	21	9	1	31	67.7	29	3.2
TR7	17	7	6	30	56.7	23.3	20
TR8	23	6	1	30	76.7	20	3.3
TR9	18	10	2	30	60	33.3	6.7
IT1	24	5	0	29	82.8	17.2	0
MO1	19	8	0	27	70.4	29.6	0



Dal grafico si evince che tutte le politiche costitutive sono state accolte positivamente, anche se accompagnate da più o meno nutrite riserve.

Le politiche costitutive che hanno sollevato maggiore resistenza sono, in ordine di importanza, la TR3 (Politica dei posteggi), la TR7 (Misure d'urgenza in caso di forte inquinamento), la IS6 (Diminuzione delle emissioni di ammoniaca e di odori molesti) e la IS7 (Risparmio energetico negli edifici). A queste seguono la politica IS3 (Impianti a legna) e la TR1 (Strumenti di pianificazione territoriale per uno sviluppo sostenibile).

Le politiche costitutive che non hanno riscosso pareri negativi sono invece la MO1 (Misure organizzative), la IT1 (Inquinamento atmosferico transfrontaliero) - costituite entrambe da un numero ridotto di provvedimenti - e la IS5 (Riduzione delle emissioni di composti organici volatili).

Di seguito vengono presentate le ragioni delle principali critiche formulate dagli interpellati riguardo alle singole politiche costitutive. È certamente più interessante in termini di proporzionalità considerare unicamente le risposte con giudizio (v. grafico sopra), anche se accanto a queste vengono presentate le principali osservazioni e proposte di rilevanza ai fini di un'analisi oggettiva.

IMPIANTI STAZIONARI

Il **PS** reputa che le misure previste in questo settore (IS1 >> IS7) non sono sufficienti per tutti gli ambiti considerati. Per **Federlegno**, alla luce delle lacune e dell'insufficienza dei dati di monitoraggio, il capitolo 6.2 dedicato agli impianti stazionari e in particolare la sezione IS3 dedicata agli impianti a legna (v.) contiene delle informazioni errate e opinabili, anche se in sintonia con le strategie adottate a livello federale ed europeo. Tutte le considerazioni espresse portano a concludere che per quanto attiene alle PM10 lo stato attuale delle conoscenze non permette ancora di adottare provvedimenti efficaci e basati su fondamenti scientifici solidi. In questo ordine di idee è comunque importante agire secondo il principio di precauzione, intervenendo su quei settori che sono conosciuti essere particolarmente dannosi, come le polveri fini emesse dai motori Diesel (cfr allegato: limitazioni di tipo metodologico riguardo alle PM10).

IS1 Impianti a combustione alimentati con olio o con gas

Se si considerano unicamente le misure con valutazione, i giudizi positivi salgono a più della metà degli interpellati (53%), quelli positivi con riserva rappresentano circa il 41% e i giudizi negativi il 6.3%.

Il **PS** condivide in generale le misure, ma esprime scetticismo sulla metanizzazione del Sopraceneri come fattore positivo rispetto alle immissioni di SO₂ e NO_x, sottolineando come questa posizione sia oltretutto in contrasto con la politica costitutiva IS7. Anche per **Greenpeace** l'uso e la promozione del metano, pur avendo degli effetti positivi sulle emissioni di NO_x, non possono essere approvati dal punto di vista della sostenibilità ambientale, in quanto energia non rinnovabile oltre che esauribile.

GOS&A e **WWF** non sono favorevoli alla delega ai privati del controllo dei ca. 150 impianti a combustione a olio e/o gas di grande potenza, pur riconoscendo che le risorse attualmente a disposizione non permettono altra scelta. Come alternativa si potrebbe ipotizzare un aumento del personale all'interno della SPAAS.

La **Commissione federale d'igiene dell'aria** suggerisce d'introdurre nella scheda IS1.1 delle facilitazioni a livello di termini di risanamento per chi si impegna ad attuare delle ristrutturazioni finalizzate a ridurre i consumi. Anche per il **Municipio di Bruzella, Cabbio, Morbio superiore, Sagno e Novazzano** il Cantone deve prevedere ecoincentivi per chi è costretto a cambiare l'impianto per superamento valori NOx.

Secondo il **PLR** e il **Municipio di Coldrerio** il Cantone dovrebbe approfittare del credito quadro a favore delle energie rinnovabili per approfondire la possibilità di accompagnare gli ordini di risanamento degli impianti di combustione (IS1.1, IS1.2) con una documentazione informativa sulle alternative che si offrono al cittadino non solo di risanare l'impianto, ma anche di cambiare vettore energetico. Il **PLR** giudica infatti poco comprensibile che – per gli impianti nuovi – si imponga in sede di esame della domanda di costruzione, non solo l'adozione di un impianto con migliore rendimento, ma addirittura di cambiare vettore energetico.

Alcuni ambienti industriali giudicano la politica costitutiva troppo severa. Secondo la **CATEF**, si tratta di provvedimenti che coinvolgono la sostanza in modo pesante per le quali si raccomanda il senso della misura per non trascinare nel non fattibile dal profilo costi/benefici. Per **CCIA** e **DISTI** le misure introdotte hanno già consentito di ridurre considerevolmente le emissioni nocive (diossido di zolfo) grazie anche ad impianti tecnicamente migliori ed a oli combustibili meno inquinanti. L'estensione del gasdotto nel Sopraceneri consentirà un'ulteriore riduzione, diminuendo di conseguenza anche l'utilizzo di oli pesanti.

IS2 Impianti di incenerimento

La percentuale di risposte positive alla valutazione sono il 93% (di cui il 43% esprime qualche riserva), mentre le risposte negative rappresentano il 7%. La maggior parte delle osservazioni riguardo alla politica costitutiva è centrata sull'impianto di termovalorizzazione di Giubiasco.

Alcune associazioni e Comuni (**ATA, WWF, Greenpeace, GOS&A, Municipio di Bidogno e di Cavigliano**) hanno sottolineato l'importanza di un coordinamento della politica destinato a ridurre la quantità di rifiuti (riciclaggio, tassa sui rifiuti, valorizzazione dei rifiuti biodegradabili delle economie domestiche e dei giardini). Per il **WWF** la tecnologia scelta per l'inceneritore di Giubiasco suscita perplessità, viste le alternative migliori presenti sul mercato. **WWF** e **ATA** deplorano inoltre, dal punto di vista dell'impatto ambientale, la mancanza dell'allacciamento ferroviario dell'impianto. Per **Greenpeace** la costruzione di un nuovo impianto porterà forzatamente a un peggioramento della situazione attuale, in quanto da una decina di anni questa fonte di emissione non è più presente sul territorio cantonale. Inoltre l'impianto di Giubiasco sarebbe sovradimensionato per la quantità di rifiuti ticinesi. Anche il municipio di **Camorino** si dice particolarmente preoccupato per gli effetti di un tale inceneritore sulla qualità dell'aria locale. Il Municipio propone pertanto di introdurre un rigido monitoraggio sia delle sostanze immesse nell'ambiente (tramite nuovi impianti di rilevamento) sia un controllo delle condizioni di salute della popolazione (tramite ad esempio il registro dei tumori).

La **Commissione federale d'igiene dell'aria** osserva come il calore disperso dal futuro impianto di termovalorizzazione dei rifiuti di Giubiasco (30 MW), potrebbe essere sufficiente a coprire il fabbisogno termico di oltre un migliaio di economie domestiche. Propone quindi di approfondire, attraverso uno studio, le potenzialità tecniche ed economiche di una rete di teleriscaldamento tenuto conto di tutti i possibili interessati: residenze (esistenti e nuove), industrie, serre, centri commerciali. Anche il **PLR** e il Municipio di **Giubiasco** si esprimono al riguardo, proponendo all'ente pubblico di farsi promotore per realizzare una rete di condotte per il recupero e la distribuzione del calore residuo prodotto dall'impianto di termovalorizzazione, anche come strumento di promozione economica a livello locale così da rendere attrattiva la zona del Bellinzonese per industrie o insediamenti idonei allo sfruttamento di questa risorsa. Il **PLR** sottolinea anche che, sebbene il nuovo impianto di termovalorizzazione dei rifiuti verrà costruito utilizzando una tecnologia all'avanguardia, la sua messa in esercizio provocherà comunque delle emissioni di NOx pari a 30 mg/m³ che andranno ad aggiungersi al carico complessivo attuale. Si reputa pertanto auspicabile che entro i limiti imposti dalla sostenibilità finanziaria si proceda a un aggiornamento periodico delle parti dell'impianto che determinano le emissioni di NOx in funzione delle disponibilità tecniche.

IS3 Impianti a legna

Anche in questo caso rispondono positivamente alla politica l'87% degli interpellati aventi espresso un giudizio, mentre il 13% dà un giudizio negativo. Alcune associazioni ed enti hanno commentato la politica costitutiva nel suo insieme, altri hanno preferito esprimersi in maniera più dettagliata sui singoli provvedimenti.

La **Commissione federale d'igiene dell'aria** reputa ampiamente giustificata la presenza di sette provvedimenti sulla combustione della legna nel PRA, viste l'importanza di questa fonte in termini di emissioni inquinanti e anche per parità di trattamento con quanto fatto in passato sugli impianti a olio combustibile e a gas.

Alla luce delle lacune e dell'insufficienza dei dati di monitoraggio, il capitolo IS3 dedicato agli impianti a legna conterrebbe invece, a detta della **Federlegno**, delle informazioni errate e opinabili, che non

chiariscono la quantità di emissioni di PM10 effettivamente prodotte e la dannosità delle PM10 prodotte dalla combustione della legna. Federlegno propone quindi di sospendere le misure IS3.1, IS3.2, IS3.3, IS3.6 fino a quando il progetto Aerowood, gli studi sulla tossicità e il rapporto di un apposito gruppo di lavoro non forniranno indicazioni più precise.

Per **CCIA e DISTI** l'uso del legno può essere interessante per le residenze di montagna, ma risulta completamente fuori luogo in ambito industriale e artigianale. Il rapporto costi/benefici è inoltre sfavorevole. Anche la **CATEF** dissente da quanto si propone nel PRA, come pure dalle considerazioni secondo cui dal profilo energetico la legna costituisce tuttavia una valida alternativa ai combustibili fossili usati per il riscaldamento, in quanto presenta dei vantaggi ambientali considerevoli e che il CO₂ emesso dalla combustione è esattamente compensato da quello assorbito dalle piante in crescita. Si esprime cautela anche per quanto riguarda il costo del combustibile. La CATEF giudica anche poco chiara la distinzione fra i piccoli impianti e gli impianti di più vasta portata.

Alcuni Comuni giudicano la politica sugli impianti a legna positiva ma alcune misure penalizzanti (soprattutto dal profilo finanziario), con il rischio di disincentivare il passaggio a questo tipo di impianti. In particolare, la **Regione Locarnese e Vallemaggia** ritiene il limite di rendimento per i nuovi impianti (misura IS3.3) eccessivamente penalizzante per le economie domestiche delle Regioni periferiche e oltretutto ininfluente. La stessa Regione si oppone anche ad un inasprimento dei valori limite per i piccoli impianti a legna (IS3.6). Anche il Comune di **Lavizzara** reputa l'onere a carico di proprietari di stufe e caminetti sproporzionato ai risultati ottenibili in termini di riduzione emissioni (IS3.3) e deplora che si impongano limiti di emissione per i piccoli impianti (IS3.6). Il Municipio di **Stabio** esprime qualche riserva circa la competenza di sorveglianza attribuita ai Comuni nella scheda IS3.4, giudicandola di difficile applicazione, specialmente nei casi in cui questa avvenga all'interno degli edifici. **Giubiasco** sottolinea come al Comune spettino compiti generici di sorveglianza, non tanto di controllo del materiale bruciato (cfr. art. 5 OTR): chiede quindi che i Comuni vengano se del caso chiamati a collaborare alla definizione della varie fasi di prevenzione e intervento. La **Regione Locarnese e Vallemaggia, Avegno, Gravesano, Lavizzara e Novazzano** reputano dispendioso e poco utile in termini di costi-benefici l'allestimento di un catasto per tutti gli impianti a legna (IS3.5): questa misura colpisce maggiormente le zone periferiche, dove il numero di piccoli impianti a legna è superiore (Lavizzara). Il numero di 30'000 impianti indicato nel PRA risulta inoltre sottostimato. L'introduzione di banche dati sarebbe eventualmente auspicabile per le nuove strutture con filtri (**Avegno**). Anche per la **Regione Locarnese e Vallemaggia** appare più opportuno investire e procedere ad una buona informazione ed incentivi per migliorare la situazione laddove fosse necessario.

Diversi interpellati si sono espressi in merito alla promozione e l'installazione di filtri nei piccoli impianti (IS3.1; IS3.3), Per **PS, ATA, ACSI** e i Comuni di **Capriasca, Novazzano, Stabio**, l'incentivo finanziario per la promozione dei filtri elettrostatici per i piccoli impianti a legna proposto dal PRA dovrebbe essere superiore al 20%: solo così si avrà un riscontro positivo fra la popolazione. **PS e ACSI** propongono, che il contributo cantonale per l'installazione di elettrofiltri copra il 50% della spesa. Secondo **PLR e Coldrerio** una miglior sensibilizzazione della popolazione è necessaria per la promozione di filtri elettrostatici a basso costo, in particolare per edifici nuovi dove l'impiantistica è ancora da realizzare (costi limitati per gli impianti ad alimentazione). Manca inoltre completamente la promozione e l'informazione nel settore edile di questi impianti. La **Commissione federale d'igiene dell'aria** propone che nella scheda IS3.1, non solo si promuovano ma si impongano i nuovi filtri, se questi possono essere applicati senza effetti collaterali. Dello stesso avviso sono **Partito socialista, WWF e GOS&A**, che suggeriscono di associare all'obbligo dei filtri un efficace meccanismo di controllo. Dello stesso avviso alcuni Comuni del Mendrisiotto - **Morbio superiore, Bruzella, Cabbio, Sagno** - i quali suggeriscono di accelerare la posa di filtri antiparticolato, inserendo l'obbligo già in sede di licenza edilizia. Il rilievo degli impianti di combustione a legna non deve invece generare costi ai singoli Comuni (IS3.5). Per **Federlegno** la problematica dei filtri Low cost, necessita di ulteriore verifica dal profilo dei rapporti costi/efficacia (IS3.1). Questi filtri sono stati diffusi solo in numero limitato nell'ambito di una fase pilota. Secondo informazioni del produttore, il loro costo dovrebbe aggirarsi attorno a 1'500-2500 fr.- e non 1'000.- come indicato. I valori di riduzione delle emissioni indicati in termini assoluti devono essere meglio spiegati in quanto non corrispondono ai quantitativi delle emissioni da ridurre, ma ai valori finali. I costi totali di questa misura sarebbero circa 40 mio di fr. per una riduzione complessiva di un paio di ton di PM10. La Federlegno ritiene comunque auspicabile agire a titolo preventivo, appoggiandosi allo stato della tecnica (IS3.2), e sostiene anche l'inasprimento dei valori limite di emissione indicati nella scheda IS3.6.

IS4 Emissioni inquinanti nei cantieri

Poco più del 90% degli interpellati aventi espresso un giudizio sulla politica si è detto favorevole, mentre solo il 10% ha espresso un giudizio negativo. Questa politica costitutiva è stata ben accettata da diverse associazioni e Comuni, che la reputano necessaria. Decisamente di avviso contrario è invece il settore edile.

GOS&A e **ACSI** salutano la brevità del termine della misura IS4.2, ma auspicano l'introduzione altrettanto tempestiva di un sistema di controllo. Anche **ATA**, Municipio di **Stabio** e **SOS Mendrisiotto Ambiente** e **WWF** auspicano un controllo regolare dei cantieri per assicurare il rispetto delle normative: a questo

proposito il PRA dovrebbe riunire un piccolo gruppo di persone, anche se questo può richiedere nuovo personale, incaricate dei controlli. Il **WWF** stigmatizza comunque il ritardo accumulato nell'introduzione dei provvedimenti sui cantieri. La **Commissione federale d'igiene dell'aria** ricorda come nei cantieri di AlpTransit siano stati fatti regolarmente dei controlli, grazie anche alla collaborazione con l'accompagnatore ambientale sempre presente sul cantiere e in grado di intervenire sulla Direzione lavori.

Il **Partito Liberale Radicale** e il Municipio di **Coldrerio** giudicano inaccettabile che per carenza di personale non sia possibile verificare l'applicazione della Direttiva a tutti i cantieri ticinesi. Il Consiglio di Stato -e per il suo tramite Dipartimento del territorio- devono infatti garantire quanto previsto dalla legge sin dal 2002. Reputano comunque sproporzionata l'applicazione di filtri contro il particolato a tutte le macchine da cantiere (IS4.2), misura che andrebbe a scapito delle piccole imprese a livello locale (cantieri ridotti). L'introduzione dell'obbligo del filtro per le nuove macchine presenti sul mercato è per contro necessaria.

Per la **CATEF**, alla luce dell'importanza di questo vettore le misure da adottare sono giustificate. Bisogna comunque tener presente le direttive di chi ci attornia ed il fatto che l'aggiornamento richiederà all'edilizia notevoli investimenti, che si ripercuoteranno forzatamente sul costo dei prodotti. In questo ambito viene suggerita l'introduzione di ecoincentivi, non solo per le macchine da cantiere ma addirittura a tutto il comparto motoristico.

CCIA e **DISTI** si esprimono negativamente sulla politica: il netto miglioramento della tecnica rende inutile imporre misure così drastiche. Giudicano inoltre discutibile il dato concernente le emissioni causate dal traffico pesante rispetto al settore edile. Anche la quota di inquinamento imputata ai mezzi off-road sarebbe esagerata.

La **SSIC** si sente particolarmente toccata da questa politica costitutiva (cfr. rapporto allegato). La Direttiva sarebbe economicamente insostenibile per le imprese ticinesi a causa della situazione congiunturale. E la sua applicazione una forzatura che porterebbe ben pochi benefici. Il parco macchine delle imprese, soprattutto quello maggiormente sollecitato, soddisfa già i requisiti richiesti dalla legge. Il Dipartimento del territorio potrebbe già da ora prevedere una specifica posizione di capitolato che contempli questa tipologia di provvedimenti e verificarne direttamente l'applicazione tramite la Direzione locale dei lavori, senza la necessità di impiegare ulteriore personale dell'amministrazione pubblica. La SSIC, dopo aver sommariamente analizzato l'inventario di alcune delle imprese associate ed aver constatato che la vita residua della maggior parte dei macchinari è di ca. 5-10 anni, ritiene che un posticipo di questo provvedimento ad un orizzonte temporale 2010-2016 permetterebbe di ridurre sensibilmente l'impatto del provvedimento IS4.2 e ne consentirebbe una sicura applicazione: a partire dal 2010 verrà infatti reso obbligatorio per i produttori di macchine da cantiere il rispetto dei limiti imposti dal livello III B della norma europea 2004/26/EG che imporrà un limite di emissione di PM10 pari a 0.025 g/kWh, limite identico imposto dal livello EURO 4/5 per i mezzi da trasporto classici. Un sicuro beneficio deriverebbe anche da una stretta collaborazione con la Regione Lombardia. La SSIC rammenta inoltre che a livello federale sono state inoltrate alcune mozioni riguardanti le prescrizioni contro l'inquinamento atmosferico, le quali in caso di successo potrebbero modificare i provvedimenti previsti dalla Direttiva aria cantieri.

IS5 Riduzione delle emissioni di COV

Questo pacchetto di misure non ha riscontrato pareri negativi: quasi il 70% degli interpellati ha formulato un parere positivo senza riserve.

Il **PS** condivide la politica costitutiva anche se ripropone in larga parte di misure già contenute nel PRA 1991-1992 e qui attualizzate. **PLR**, **Coldrerio**, **Giubiasco** chiedono che i prodotti a cui si fa riferimento nella scheda IS5.2 vengano utilizzati anche nella manutenzione delle infrastrutture comunali: la misure dovrebbe quindi essere estesa anche ai Comuni, dando loro accesso all'elenco dei prodotti poveri di solventi.

Per l'**ACSI** il termine di 2 anni previsto per il risanamento dei distributori di benzina andrebbe ridotto ad un massimo di 1 anno (IS5.3). Per il **PLR** le misure IS5.1 e IS5.3 focalizzano l'attenzione sui nuovi impianti e sulle nuove stazioni di benzina e si ritiene di conseguenza che vengano applicate anche agli impianti già esistenti (ad esempio approfittando di lavori di rinnovo, modifica o ripristino delle installazioni).

La **Commissione federale d'igiene dell'aria** sottolinea a livello generale l'importanza delle misure IS5.5 e IS5.6 e segnala alcune puntualizzazioni da rivedere a livello di formulazione. **GOS&A**, **ATA** e **ACSI**, **SOS Mendrisiotto Ambiente**, **PS** propongono di vietare l'impiego di miscela usuale nei motori a due tempi anche al di fuori dell'amministrazione cantonale, perché la maggior parte dell'utilizzo di motori "off road" concerne i servizi tecnici dei Comuni (IS5.5). Visto il successo conseguito in passato, particolarmente nel campo delle due ruote (scooter e bici elettrici), l'**ATA** propone di riattivare il progetto VEL limitatamente a questo settore per incentivare la sostituzione di mezzi inquinanti. Anche il **WWF** ritiene urgenti le misure volte a frenare e successivamente ridurre il proliferare di motori a due tempi.

Per **SOS Mendrisiotto Ambiente**, considerati i rischi per la salute rappresentati dai COV, un costo superiore della benzina alchilata non dovrebbe trattenere il Cantone dall'imporgli come sostituto della miscela usuale (IS5.6). Per i Comuni di **Bruzella**, **Cabbio**, **Morbio superiore**, **Sagno** la benzina alchilata deve

essere “defiscalizzata” per avere un prezzo competitivo rispetto alla verde e alla miscela. **Chiasso** ritiene che lo Stato dovrebbe subsidiare, per un periodo variabile tra i 3-5 anni, l'utilizzo di questo tipo di benzina, contribuendo in tal modo a ridurne il prezzo di vendita. Anche per **Stabio** e **Mendrisio**, l'uso della benzina alchilata può aumentare unicamente se il Cantone riesce a renderla più attrattiva in termini di prezzo tramite la defiscalizzazione: una politica di sensibilizzazione non è in questo caso sufficiente, pur se indispensabile ed auspicabile.

CCIA e **DISTI** giudicano esagerata la quota di inquinamento imputata ai mezzi off-road e fanno appello al progresso tecnico, senza che vengano imposte misure così drastiche. Propongono comunque la messa fuori uso graduale di tutti i generatori off-road.

IS6 Diminuzione delle emissioni di ammoniaca e di odori molesti

Questa politica è stata sostenuta da poco più dell'80% degli interpellati, di cui il 26% ha espresso comunque qualche riserva. La percentuale di valutazioni negative è stata del 18%.

Secondo l'**Unione dei contadini**, la cartina inserita nel PRA evidenzia come la zona problematica risulti essere quella che copre l'altopiano svizzero, mentre il Ticino è quasi indenne. Si chiede quindi se gli investimenti necessari per raggiungere gli obiettivi indicati nel PRA siano commisurati ai risultati ottenibili a livello cantonale, trattandosi di un cantone di montagna dove non esistono alternative a quelle della produzione animale. Anche **AITI**, **CCIA**, **DISTI** e Municipio di **Gravesano**, considerata l'importanza del settore agricolo nel contesto economico cantonale, ritengono poco sensato fissare misure così drastiche e suggeriscono di riconsiderare il rapporto di proporzionalità.

CATEF avverte che l'inquinamento provocato dall'agricoltura non può essere banalizzato, anche se non va scordata la sua funzione nella protezione del paesaggio. Sebbene le misure proposte siano condivisibili, occorre anche pensare alla categoria coinvolta, confrontata con la riduzione dei sussidi e l'apertura dei mercati. Anche in questo caso si chiede una lettura bilanciata e prudente dei benefici.

Per il **PLR** le misure indicate sono praticamente già previste da altre Leggi in vigore che riguardano il settore agricolo: numerosi sono i Comuni che prevedono nel proprio regolamento precise disposizioni circa gli orari e le modalità di spandimento dei liquami, definendo anche i limiti delle attività agricole moleste. Sarebbe piuttosto da favorire l'adesione di un numero sempre maggiore di aziende al sistema di produzione integrata. La misura IS6.1 contribuirebbe inoltre a ridurre ulteriormente lo spazio coltivabile in Ticino, con grave danno al settore agricolo cantonale (IS6.2).

La **Commissione federale d'igiene dell'aria** specifica che queste misure permettono di ridurre la produzione di aerosols, e quindi avrebbero degli effetti positivi anche sulle immissioni di polveri fini. Positivo anche il parere del **GOS&A**, che chiede di valutare la posizione del Canton Zurigo a riguardo delle emissioni da parte di alcune specie animali (vedi lettera del Dipartimento federale DATEC ai Cantoni ZH, BL e BS, con copia anche alla Cancelleria del Canton Ticino). Positivo con riserva invece il parere dei Municipi di **Bruzella**, **Cabbio**, **Morbio superiore**, **Sagno**, che auspicano comunque che i provvedimenti non danneggino oltre misura i contadini, in particolare quelli delle regioni montane. **Rovio** suggerisce che il provvedimento sia applicato alle grandi aziende e non alle piccole aziende di montagna.

IS7 Risparmio energetico negli edifici

La maggioranza degli interpellati (84%) appoggia questo pacchetto di misure, sottolineando sia l'importanza di questo tipo di provvedimenti per uno sviluppo sostenibile, sia la possibilità di agganci con altre politiche ambientali. Una parte comunque abbastanza rilevante degli interpellati, il 16%, si sono espressi negativamente sulla misura, per motivi spesso diversi.

I provvedimenti relativi al risparmio energetico ed alla promozione delle energie rinnovabili in ambito edilizio vanno considerati come prioritari e meritano un significativo impegno finanziario, eventualmente anche attraverso adeguate forme di sussidio a enti pubblici e a privati).

La **SSIC** sottolinea come questi investimenti a lungo termine avranno, oltre ad importanti benefici ambientali, anche un ritorno economico per nulla trascurabile.

La **CATEF** si dice sensibile a questa politica ma suggerisce di verificare, oltre al fattore costo, anche il grado di accettazione di queste installazioni da parte dell'opinione pubblica, e quindi la necessità di creare un consenso comune. Va anche ricordato che il risparmio energetico e l'abbattimento dell'inquinamento sono una scommessa comune su cui convergono mezzi finanziari consistenti: il progresso tecnico è veloce al punto che potrebbe in parte vanificare la destinazione delle risorse come proposta dal piano. L'associazione esprime qualche riserva riguardo alla certificazione Minergie.

Per la **Commissione federale d'igiene dell'aria** si tratta di un pacchetto di misure molto importante sia per il risanamento atmosferico a lungo termine che per il loro aggancio con altre politiche. In relazione al risanamento del parco immobiliare pubblico vengono presentati i risultati di uno studio sugli edifici scolastici cantonali recentemente svolto dal Laboratorio Energia Ecologia Economia della SUPSI in collaborazione con

la Sezione logistica del DFE, i quali mostrano l'attualità del problema (non solo per gli aspetti energetici) e i potenziali di risparmio, abbinando gli obiettivi energetici ai prossimi interventi di manutenzione.

GOS&A ritiene che oltre all'adozione della misura per gli edifici pubblici, parastatali o sussidiati, si debba mostrare maggior coraggio e prevederne l'adozione anche per tutti gli edifici privati nuovi. Inoltre si devono prevedere adeguate misure di controllo e di formazione del personale addetto (IS7.2). Si auspica un aumento dei fondi a disposizione per la promozione in modo da ridurre di ben oltre il 30% l'utilizzo di energia di origine fossile per il riscaldamento (IS7.3).

Per il Municipio di **Cavigliano** i provvedimenti relativi al risparmio energetico ed alla promozione delle energie rinnovabili in ambito edilizio vanno considerati come prioritari e meritano un significativo impegno finanziario, eventualmente anche attraverso adeguate forme di sussidio a enti pubblici e a privati.

Coldrerio e **PLR** sostengono i principi della politica, ma chiedono di definire meglio le diverse modalità d'intervento di risanamento tra vecchi e nuovi edifici.

UNIA, PS, Commissione federale d'igiene dell'aria e alcuni **Comuni** esprimono scetticismo circa la possibilità di coprire i considerevoli costi che questo pacchetto di misure comporta unicamente con il credito quadro a disposizione durante il triennio 2006-2009. Anche la **Commissione federale d'igiene dell'aria** suggerisce di verificare il grado di copertura degli investimenti con il credito quadro di 4.8 milioni di fr., e il numero di edifici interessati dai provvedimenti. Il Municipio di **Avegno** propone di usare anche l'importo destinato a coprire i costi della scheda IS3.5.

PS, ATA, ACSI e Greenpeace evidenziano il ritardo ticinese rispetto al risanamento energetico degli edifici e alla promozione delle energie alternative, giustificando un potenziamento di questa politica costitutiva sull'esempio di numerosi cantoni svizzeri all'avanguardia. Considerata l'arretratezza del Ticino, lo standard Minergie dovrebbe perciò essere esteso anche agli edifici privati: nella misura del possibile, andrebbe rispettato anche in caso di ristrutturazioni (IS7.2) Per i nuovi edifici dovrebbero essere obbligatori impianti a energie rinnovabili. In ogni caso va prevista un'informazione puntuale che metta in grado il cittadino di scegliere la soluzione energetica ottimale (IS7.3). I mezzi finanziari a disposizione a questo scopo vanno aumentati sostanzialmente. Parimenti vanno adottati provvedimenti eco-fiscali che premino il risparmio energetico e colpiscano gli sprechi, in modo da incentivare l'adozione di standard elevati.

Per l'**Associazione svizzera inquilini (ASI)**, fondamentale è l'attuazione di una politica di informazione pubblica e di promozione (sussidi a fondo perso, prestiti di favore, ecc.) di un "prodotto ecologico", auspicando maggiore collaborazione interregionale e nazionale e maggiore informazione.

Il **WWF** ritiene le misure proposte lodevoli ma insufficienti. Si chiede una politica più incisiva e maggiori misure per il risanamento degli stabili, anche privati. Il decreto energetico in vigore non viene rispettato, mancano controlli e un'adeguata formazione delle persone a livello comunale incaricate di verificare l'abitabilità degli stabili. Il Cantone deve porsi come obiettivo la riduzione del CO₂ di almeno il 10% come previsto dalla legge sul CO₂.

Federlegno considera che la promozione della legna indigena, fonte di energia rinnovabile, non deve essere penalizzata da misure che frenano l'uso di questa fonte (v. IS3).

Altre riserve e pareri negativi chiamano in causa un rapporto costi-benefici sfavorevole. **AITI** giudica che il surplus di costi risulti a volte insostenibile. Anche il Municipio di **Chiasso** ritiene che il principio di rendere obbligatorio il provvedimento per tutti gli edifici di proprietà pubblica e per le costruzioni sussidiate, sia nuove che esistenti, comporti costi eccessivi. Alla luce delle preoccupazioni di ordine finanziario, il Municipio ritiene che debba rimanere facoltativa la certificazione Minergie nel caso di risanamenti nonché la certificazione "Minergie Plus" per nuove edificazioni (IS7.1; IS7.2). Il Municipio di **Tenero Contra** considera inoltre sufficienti le leggi attualmente in vigore. Anche per **CCIATe DISTI** le misure introdotte finora hanno consentito di ottenere sensibili risparmi energetici.

Il Municipio di **Lugano** esprime in maniera dettagliata le ragioni della sua opposizione a questa politica costitutiva. Deplora anzitutto l'imposizione dello standard Minergie a tutti gli edifici nuovi entro il 2010, in quanto si tratta di una soluzione tecnica che comporta un cambiamento di abitudini nel singolo cittadino, e una limitazione della libertà di scelta per quanto concerne alcune particolarità costruttive. Lo stato attuale della tecnica non consentirebbe ancora una diffusione globale e generalizzata dello standard Minergie a tutti gli edifici, e il credito quadro stanziato a questo scopo non è per nulla sufficiente. Anche la sostituzione degli impianti stazionari "convenzionali" alimentati a olio o a gas - gestiti dagli enti pubblici cantonali - con impianti a combustione alimentati con calore prodotto da fonti rinnovabili o con calore residuo non trova sostegno, in quanto negli anni passati è stato investito molto per dotare il territorio di una rete di distribuzione del gas naturale, considerando che anche a livello cantonale si sta sostenendo la creazione di un metanodotto nel Sopraceneri. Oltre alla mancanza di una corrispondenza tra gli obiettivi e le risorse messe a disposizione, esistono delle contraddizioni di fondo tra quanto promosso dall'Ufficio della protezione dell'aria rispetto a quanto attualmente in discussione a livello di Gran Consiglio. Per le ragioni addotte, il Municipio ritiene non fattibili queste misure.

TRAFFICO

È stato sottolineato in alcune occasioni come il capitolo sulla mobilità sia più generico e vago rispetto alla natura concreta e dettagliata dei provvedimenti concernenti il capitolo sugli impianti stazionari. Si deplora che per alcuni provvedimenti, in particolare nel settore del traffico stradale, vengano forniti soltanto pochi dettagli sulle modalità di applicazione e sui termini.

In generale appare evidente che il capitolo sul traffico continua a dividere l'opinione pubblica in due settori opposti per idee e per obiettivi.

Per il **PS e WWF** le misure previste in questo settore (TR1-TR9) sono nel loro complesso insufficienti: ulteriori misure sono perciò necessarie (v. oltre). Secondo **Greenpeace** il PRA dovrebbe prefiggersi come obiettivo primario la riduzione globale del traffico e delle relative emissioni e non lo spostamento del traffico su strade di aggiramento, di circonvallazione e ad alta velocità fuori dalle zone densamente abitate. Assoluta priorità va data al potenziamento e all'offerta di mezzi pubblici, introducendo nel PRA misure supplementari. Oltre a critiche di tipo infrastrutturale (mancanza di una rete capillare, miglioramento delle frequenze...), viene a più riprese sottolineato come in Ticino esista ancora una mentalità "autocentrica" orientata allo sviluppo del trasporto privato (**ACSI, Greenpeace, WWF**). Il Cantone dispone di un'ampia e comoda rete stradale e registra il tasso di motorizzazione più elevato della Svizzera insieme a Ginevra (**ATA**) e la costruzione di nuove strade aumenterebbe la capacità provocando un aumento del traffico. Il potenziamento e l'offerta dei mezzi pubblici devono perciò avere assoluta priorità e se necessario essere finanziati in maniera consistente dal Cantone, senza attendere i tempi spesso lunghi della Confederazione (**Greenpeace**). Occorre anche considerare che le energie fossili andranno progressivamente esaurendosi nei prossimi decenni, e il prezzo del carburante subirà un aumento: le alternative energetiche capaci di soddisfare una domanda crescente sono però ancora insufficienti nel campo dei trasporti (**ATA**). Alcuni **Comuni** periferici hanno ribadito l'importanza di nodi modali per risolvere i problemi di traffico legati al pendolarismo degli abitanti delle valli, penalizzati dalla mancata disponibilità di trasporti pubblici e di P&R. Il **Municipio di Giubiasco**, vista la particolare situazione di stallo dei trasporti pubblici nel Bellinzonese, chiede di poter considerare un coordinamento fra LALPT, PRA e PD per dare al Cantone le premesse giuridiche atte a imporre i provvedimenti transitori necessari per migliorare i trasporti pubblici regionali e studiare un nuovo punto d'interscambio dei trasporti nel Bellinzonese.

Diverse associazioni, oltre a quelle automobilistiche (**UPSA, TCS, ACS**), sottolineano un eccessivo accanimento contro il traffico privato, anche in considerazione del fatto che il 50% del traffico veicolare leggero si svolge sull'autostrada, dove il Cantone non ha nessuna possibilità di intervento. Viene quindi proposto di riconsiderare l'importanza del traffico di transito del traffico di transito e/o turistico, ignorati o toccati in misura minima dal PRA. Per **CCIA e DISTI**, nel settore dei trasporti non appare sufficientemente applicato il principio di causalità, che permetta di definire distinzioni importanti fra ragioni di spostamento, principali vettori e tipologia del traffico stradale. La valutazione dei potenziali benefici dei provvedimenti individuati è parzialmente carente e non consente di ponderarne l'efficacia e la sostenibilità della politica. Anche la riduzione dei posteggi pubblici e privati concorre ad acuire i problemi legati alla mobilità con conseguenze sull'ambiente. Per la **DISTI** in particolare, il PRA sembra subire passivamente la ripartizione delle competenze e dei compiti fra Confederazione e Cantone, senza tutelare adeguatamente gli interessi cantonali concernenti il traffico di transito, l'elevata incidenza dell'autostrada sulle emissioni e il fenomeno dell'inquinamento importato. In Ticino questi aspetti hanno un'incidenza molto maggiore che nel resto della nazione, per cui l'urgente necessità di intervento deve essere adeguatamente evidenziata anche nel PRA. Anche la **CATEF** si dice convinta che un ripasso generale della politica sul traffico si imponga, soprattutto con il coinvolgimento degli utilizzatori effettivi ed alla luce degli scenari plausibili a lunga gittata: Alptransit alta velocità europea, potenziamento dei vari portali alpini, assetto del sistema viario del Nord Italia. Per quanto riguarda il sistema viario locale, occorre invece evitare di limitarlo eccessivamente, causando ulteriori danni ambientali e maggiori costi in termini di percorrenza.

TR1 Strumenti di pianificazione territoriale per uno sviluppo sostenibile

L'89% degli interpellati ha espresso giudizio positivo in merito alla politica costitutiva, fra cui il 48% ha comunque espresso qualche riserva. L'11% delle risposte ha avuto esito negativo. Va anche detto che questo pacchetto di misure è stato inserito nel PRA sottomesso a consultazione esterna nella consapevolezza di una sua evoluzione durante la stessa procedura di consultazione, ragione per cui alcune misure sono state modificate nei contenuti tenendo conto sia delle novità in seno al Gruppo di lavoro sui grandi generatori di traffico (GGT), sia delle proposte scaturite dalle osservazioni.

Gli interpellati hanno in generale salutato positivamente la volontà del Cantone di correggere precedenti errori di pianificazione e di costruzione e la necessità di armonizzare la pianificazione del territorio con una politica di protezione dell'aria duratura. Il coordinamento del Piano direttore col Piano di risanamento dell'aria permette anche di integrare i benefici dei vari PTR e PRA regionali. **ATA e SOS Mendrisiotto Ambiente** evidenziano come la pianificazione del territorio spesso non sia riuscita a contenere l'eccessiva dispersione degli insediamenti, palesando uno sviluppo urbanistico cantonale caotico: le zone commerciali sorte in prossimità degli svincoli autostradali, incentrate sull'uso dell'auto privata, sono perciò diventate

problematiche provocando problemi anche sui flussi di traffico stradale. Per il **Partito liberale radicale** e il **Municipio di Coldrerio**, se chiara e ben coordinata, questa politica costitutiva potrebbe risultare un utile strumento a disposizione per i Comuni confrontati con i propri compiti pianificatori, rispettivamente di autorizzazione alla costruzione. **SOS Mendrisiotto Ambiente** reputa che la situazione sia difficilmente migliorabile a breve termine visto che non restano vasti terreni nuovi per costruire aree abitative o centro commerciali. Il Municipio di **Giubiasco** consiglia di collegare e articolare le misure contenute nella revisione delle LALPT, del PD e del PRA per rispondere in maniera adeguata alle esigenze di protezione dell'aria su scala cantonale e a lungo termine. In particolare, reputa che la realizzazione di un punto d'interscambio fra i diversi vettori del traffico (A2/A13, AlpTransit e collegamenti verso Luino e verso il Locarnese, infrastrutture aeroportuali) sia di grande importanza per la promozione del trasporto pubblico nel Bellinzonese.

La **CRTM** segnala invece la mancanza di premesse per un'armonizzazione efficace degli strumenti pianificatori e ambientali, e invita il Dipartimento del territorio a volere sviluppare ulteriormente il tema tenendo conto delle presenti osservazioni e con una maggiore considerazione delle raccomandazioni federali sul tema emanate da ARE e UFAM.

I **Servizi generali del DT** precisano che a livello cantonale è in fase finale di elaborazione, nell'ambito della revisione del PD e coordinata dalla "commissione interdipartimentale del traffico aereo" (CTA). In questo ambito è stata sostanzialmente confermata la precedente politica cantonale (Concezione del traffico aereo nel Cantone Ticino del 1987) che già poneva l'accento sugli aspetti ambientali. Considerata la coordinazione del PRA con il PD cantonale, il primo non è quindi in conflitto con il PCIA (la nuova politica cantonale in materia di infrastruttura aeronautica, in fase finale di elaborazione) e con la pianificazione generale (PSIA, PD e pianificazioni settoriali o comprensoriali). Queste indicazioni non vogliono avere solo valenza formale, ma dovranno essere prese in considerazione laddove si vogliano proporre delle nuove misure a livello locale (cantonale).

Le misure sui GGT, cardine della politica costitutiva TR1, hanno suscitato numerose osservazioni spesso contrastanti. Maggiore sensibilità in merito è stata manifestata dalla regione del Mendrisiotto, particolarmente toccata da questa tematica, la quale sottolinea come sia importante un adeguato allacciamento dei trasporti pubblici ai centri commerciali. Altre obiezioni insistono sul fatto che l'incidenza dei GGT rispetto alla qualità dell'aria è comunque minima rispetto ad altre fonti inquinanti. Taluni reputano al contrario che le grandi superfici di vendita in periferia (centri commerciali) contribuiscono sensibilmente a contenere – o a ridurre - il traffico nei centri cittadini (**DISTI, CCIA**). Diverse riserve sono state espresse a proposito della scheda TR1.4.

CRTM, PLR, Coldrerio, Chiasso, Novazzano, DISTI hanno chiesto di rielaborare la definizione dei grandi generatori di traffico, definizione che nel PRA tocca solo l'aspetto concettuale, senza definire i criteri che stabiliscono l'appartenenza di un determinato impianto alla categoria GGT e i valori soglia di tipo ambientale affinché tali installazioni siano classificate come GGT.

Il **PS** giudica i contenuti dei singoli provvedimenti di carattere generale e non vincolante (TR1.2; TR1.3). Le uniche indicazioni degne di nota sono le misure concrete da richiedere ai gestori dei GGT (TR1.3). Per la **CRTM** nel merito delle singole misure del pacchetto TR1, è poco chiaro come le limitazioni a carico dei GGT (TR1.3 e TR1.4) possano essere applicate già a partire dall'adozione del PRA da parte del Consiglio di Stato, quando la definizione formale dei GGT avverrà verosimilmente solo successivamente in concomitanza con l'approvazione della relativa scheda di PD. Si teme perciò che la carenza di elementi conoscitivi possa impedire al PD, in fase di revisione, di definire i potenziali di utilizzazione delle zone riservate ai GGT e di riflesso, di garantire la sufficiente chiarezza per l'esecuzione della pianificazione locale (PR comunali).

Per la **Commissione federale d'igiene dell'aria** la scheda TR1.1 non dovrebbe riguardare soltanto i GGT e andrebbe meglio precisata la relazione tra PRA e PD, indicando tutti gli ambiti della pianificazione territoriale che possono avere un'incidenza sull'inquinamento atmosferico e i relativi principi di azione per una maggiore coerenza tra pianificazione territoriale e politica ambientale. Non risultano del tutto chiare le relazioni tra le schede TR1.2, TR1.3, TR1.4, che hanno comunque gli stessi obiettivi. Anche per la Commissione, desta comunque qualche perplessità il principio implicito di alimentare maggiormente di traffico le zone più salubri che traspare dalla scheda TR1.4.

Il **Municipio di Stabio** evidenzia come il Mendrisiotto sia confrontato con i GGT in zona san Martino a Mendrisio e spera che attraverso queste nuove procedure, in particolare le misure gestionali (pagamento dei posteggi e miglioramento dell'offerta dei trasporti pubblici), si riescano a raggiungere gli obiettivi prefissati (TR1.2): il ricavato del pagamento dei posteggi potrebbe a finanziare i servizi pubblici o altri progetti di interesse pubblico, anziché venire incassato dal Comune di locazione del GGT (TR1.3). Esprime inoltre perplessità in quanto ai modi adottati per determinare gli spostamenti massimi che un GGT può determinare e reputa la riduzione dei posteggi spesso inefficace, in quanto vengono affittate superfici di posteggio già esistenti (TR1.4). Per il **PS** invece la misura TR1.4 è l'unica a rendere esplicito il collegamento concreto fra misure proposte e miglioramento della qualità dell'aria: tale approccio andrebbe esteso anche agli altri punti della politica TR1. Anche **SOS Mendrisiotto Ambiente** giudica molto importante il criterio della limitazione

dei nuovi movimenti giornalieri indotti da un grande generatore di traffico per contrastare il peggioramento dell'inquinamento atmosferico in zone già compromesse da questo punto di vista (TR1.4).

ATA e Mendrisotto Ambiente ribadiscono l'importanza di collegare i GGT con servizi di trasporto pubblico provenienti dai centri urbani e integrare queste grandi strutture agli agglomerati esistenti in prossimità. **ATA** suggerisce che per l'insediamento di nuovi centri commerciali vadano scelte zone all'interno degli agglomerati, possibilmente evitando di crearne delle nuove: è già stata proposta dall'associazione una linea di tram a Lugano che collegherebbe i principali punti d'attrazione della città, comprese le zone commerciali di Cornaredo e Grancia. A Sant'Antonino, Castione e San Martino (Mendrisio) è possibile servire i centri commerciali con la linea ferroviaria esistente, realizzando stazioni che permettano di raggiungerli facilmente e comodamente. Qualora si dovessero permettere nuove zone, queste devono essere incentrate su importanti stazioni dei trasporti pubblici (TR1.4). **ACSI, GOS&A e WWF** chiedono il blocco totale della costruzione di centri commerciali al di fuori degli agglomerati urbani. Il **WWF** sostiene anche l'introduzione generalizzata del pagamento dei posteggi nei centri commerciali e altri GGT (es. stadi), il cui ricavato dovrebbe contribuire al finanziamento di una politica sostenibile dei trasporti (TR1.3). Anche per **Greenpeace** è necessario che le strategie sui GGT includano delle misure per privilegiare i clienti che giungono con i mezzi pubblici o con altri mezzi alternativi all'automobile (mobilità lenta, v. scheda TR1.2). Auspicabile sarebbe pure una limitazione significativa dei posteggi nelle zone con i limiti di immissione superati (TR1.3). La misura TR1.4 risulterebbe invece poco concreta e poco applicabile vista la difficoltà di controllare l'aumento degli spostamenti giornalieri e la loro limitazione in caso di superamento delle normative. Inoltre il numero di spostamenti consentito sarebbe troppo elevato e le misure mitigative – quali l'uso dei trasporti pubblici- devono compensare l'aumento dei movimenti.

La **CRTM** osserva come non solo una singola struttura definita quale GGT può generare grossi volumi di traffico, ma in realtà anche una serie di piccoli insediamenti possono formare un GGT e produrre i medesimi effetti indesiderati. Dello stesso avviso anche **PLR e Coldrerio**, che suggeriscono di ampliare la tematica della politica costitutiva TR1 anche ad installazioni non rientranti nella categoria GGT, capaci talvolta di generare problematiche superiori ad una singola installazione GGT (v. TR1.2 e TR1.3). La misura TR1.4 è piuttosto limitativa e conflittuale con i principi della pianificazione coordinata, soprattutto stabilire i valori soglia con i soli movimenti giornalieri, tralasciando tutta una moltitudine di specifiche o criteri che potrebbero senz'altro contribuire a dare spessore a questa misura che dovrebbe essere completamente rivista.

I Comuni di **Chiasso e Mendrisio** hanno esposto alcune considerazioni particolareggiate in merito alla problematica dei GGT, dalle quali appare evidente la necessità di destinare determinate aree produttive e commerciali, segnatamente quelle che sorgono in prossimità degli svincoli autostradali, a questo tipo di insediamento. Il Municipio di **Chiasso** ritiene anche che gli aspetti di natura ambientale non devono essere posti quale unico metro di giudizio per introdurre nuove misure di tipo pianificatorio, in quanto potenzialmente garantiscono un miglioramento massimo del grado d'inquinamento in una determinata zona nell'ordine del 5%. Da perseguire celermente è invece la tassazione dei posteggi privati, la cui gratuità agevola fortemente la fruizione di questi centri da parte di una vasta clientela (TR1.3). Non va scordato che non sono solo le singole strutture a generare grossi volumi di traffico, ma anche i numerosi piccoli insediamenti che sono stati causa di un forte pendolarismo. Il Municipio evidenzia anche come la nascita dei GGT nella periferia dei centri urbani, oltre a generare movimenti veicolari su larga scala con conseguenze ambientali, abbia svuotato d'attrattività i centri cittadini, giustificando con questa constatazione la necessità di rispondere a questo fenomeno con misure concrete. Decisamente sfavorevole il giudizio sulla misura TR1.4., la cui applicazione non comporterebbe, a detta del Municipio, alcun miglioramento dal punto di vista della qualità dell'aria, ma contribuirebbe semmai a distribuire l'inquinamento in maniera più uniforme. Così, mentre le aree con tassi d'inquinamento bassi verrebbero a trovarsi con potenziali di insediamento importanti, le aree attualmente occupate dai GGT subirebbero l'attraversamento del traffico di transito diretto verso nuove piane industriali, fenomeno che non può che generare un aumento globale delle percorrenze sul suolo cantonale. Per il Municipio di **Mendrisio** l'ubicazione delle aree adatte a ricevere questo tipo di insediamento, definita nel Piano Direttore, risponde alle medesime esigenze: si tratta di zone di attività commerciali e produttive ubicate a ridosso dello svincolo autostradale, quindi di minor disturbo e interesse economico. In questo contesto specifico va perlomeno tollerato un superamento dei limiti ambientali, fermo restando l'obbligo di adottare tutte le misure tecniche e gestionali possibili per evitare il più possibile l'impatto negativo.

La **CCIA**, nonostante il parere favorevole, considera che il problema venga sopravvalutato e che le grandi superfici di vendita in periferia contribuiscono a contenere il traffico nei centri cittadini. Cita in particolare gli studi dell'UFAM e DT/PD/mobilità nel Ticino (aprile 2004) sui centri commerciali, da cui emerge come in Ticino il traffico generato dagli acquisti rappresenti il 9%. L'impatto ambientale va quindi studiato caso per caso.

Il Municipio di **Gravesano** esprime un parere negativo globale sulla politica costitutiva, chiedendo che questa sia rielaborata in modo più equilibrato, in quanto oltre a non considerare sufficientemente i miglioramenti intervenuti dal 1990, prevede misure eccessivamente limitative della libertà di spostamento e dello sviluppo economico. Anche per la **DISTI** il giudizio è negativo: quanto esposto nella politica costitutiva

non garantisce adeguatamente l'applicazione del principio della sostenibilità economica dei provvedimenti, pure sancito dalla LPAmb, da cui la necessità di ripensare i provvedimenti rivolti alla pianificazione strategica del territorio e soprattutto alla gestione dei cosiddetti grandi generatori. Il traffico per acquisti risulta eccessivamente penalizzato. Il PRA dimentica che esso rappresenta solo una piccola parte del traffico totale, oltretutto derivante da necessità primarie della popolazione locale, tralasciando invece fonti inquinanti ben più importanti in termini di emissioni, come il traffico di transito. A tal proposito anche la DISTI si appoggia sui dati scaturiti da valutazioni pubblicate dai servizi federali e cantonali della protezione ambientale, come pure da studi specifici: da questi emerge che l'1.6% solamente del traffico leggero è da imputare ai GGT con superficie di vendita > 2000 m². Inoltre, i grandi generatori vengono indicati come uno dei problemi maggiori e per questo sottoposti a importanti provvedimenti, senza che venga fornita una definizione precisa di un simile generatore.

L'**UPSA** ritiene che le misure gestionali proposte dalla politica non sono accettabili e i costi derivati da queste misure ricadrebbero interamente sui consumatori, indipendentemente dal mezzo di trasporto utilizzato. Un contingentamento dei posteggi privati più importante di quello che trova applicazione con le attuali normative è improponibile. Sarebbe comunque da promuovere l'adozione di Park & Ride collegati in modo efficiente alla rete dei trasporti pubblici (TR1.3).

TR2 Moderazione e gestione del traffico

Anche questa politica non ha trovato grandi opposizioni: la percentuale delle valutazioni positive è infatti del 93%.

I **Comuni** manifestano in generale maggiore sensibilità verso una politica di intervento in materia di moderazione del traffico, che andrebbe facilitata e maggiormente sostenuta dal Governo (Avegno, Capriasca). Viene perciò ribadita l'urgenza di un'applicazione di tali misure (Bruzella, Cabbio, Morbio superiore, Sagno) e la necessità dell'allestimento del credito quadro a livello cantonale per interventi di moderazione del traffico (Capriasca).

Per l'**ATA**, la moderazione del traffico è fondamentale per assicurare una buona qualità di vita nei quartieri. In molte zone del Ticino, se realizzata correttamente, può anche rendere gli abitati più attraenti per i turisti: va dunque prestata attenzione anche all'estetica degli interventi. Circa la pedonalizzazione dei centri cittadini, l'**ATA** deplora il ritardo accusato da una località turistica quale Locarno rispetto ad altri centri e sottolinea come la galleria fra il Piano del Vedeggio e Cornaredo permetterà di moderare il traffico sul lungolago di Lugano. Per **SOS Mendrisiotto Ambiente** questa politica è decisamente più sviluppata in altre zone urbane della Svizzera interna, dalle quali il canton Ticino ed i Comuni potrebbero prendere ispirazione. Secondo il **PS**, le misure del PRA a favore della moderazione del traffico si limitano a riprendere obiettivi già conosciuti nell'ambito dei diversi PRT. L'unica novità consiste nel finanziamento dei progetti di moderazione del traffico nell'ambito del progetto federale di finanziamento delle opere relative al traffico negli agglomerati (TR2.2). Anche per la **Commissione federale d'igiene dell'aria** è certamente da sostenere l'idea di allestire un credito quadro per le misure delle schede TR2.2: per quanto attiene alla loro attuazione si deve invece dare mandato ai PRA regionali. La **TPL SA** avverte che le misure di moderazione del traffico contribuiscono spesso a rallentare il servizio dei mezzi pubblici.

Per **Greenpeace** invece la politica non è da sostenere: la realizzazione di nuove strade non può essere considerata una misura sostenibile a lungo termine, dal momento che permette solo miglioramenti puntuali della qualità dell'aria.

Negativi ma per motivi contrastanti anche i giudizi di altre associazioni ed enti. Secondo il Municipio di **Gravesano**, tali misure sarebbero eccessivamente limitative della libertà di spostamento. Anche **UPSA** e **CCIA** si dicono contraria alle zone 30, ribadendo la necessità di "valvole di sfogo", alternative alle grandi arterie. Anche dal punto di vista dell'impatto ambientale queste zone sono ininfluenti, poiché non diminuiscono né i tempi di permanenza di un veicolo lungo le strade né le percorrenze.

TR3 Politica dei posteggi

Questo pacchetto di provvedimenti ha riscontrato in percentuale il maggior numero di pareri negativi, corrispondenti al 24% dei giudizi. Il 76% si esprime positivamente, di cui la metà con riserva.

In generale, si è concordi sulla necessità di rendere più attrattivi i trasporti pubblici tramite un'adeguata offerta di strutture P&R, favorendo lo spostamento dalla periferia al centro città o allacciando i P&R ai grandi generatori di traffico con servizio di navette.

La **TPL SA** sottolinea che lo sviluppo di aree di parcheggio P&R, ben gestite e di grandezza sufficiente è una misura estremamente efficace per attirare utenti pendolari al mezzo pubblico.

Per l'**ATA** una politica dei posteggi cantonale rappresenta un elemento essenziale per riequilibrare il riparto modale fra i diversi mezzi di trasporto: le misure previste sono perciò assolutamente necessarie, ma vanno

realizzate in tempi brevi, in particolare le TR3.3, TR3.4 e TR3.6. Per la **CRTM** occorre fissare entro e non oltre il 2010 il termine di realizzazione di tutte le schede. Di parere analogo anche il **WWF**, che però si esprime con toni negativi, giudicando fallimentare la politica cantonale in materia di posteggi. Il WWF chiede in particolare il blocco della costruzione di nuovi posteggi privati, la soppressione di quelli esistenti se previsto dalla pianificazione e un maggior impegno nella lotta ai posteggi abusivi.

ATA e WWF, SOS Mendrisiotta Ambiente concordano sulla necessità dell'introduzione generalizzata del pagamento dei posteggi nei centri commerciali e in altri GGT, privati e quasi sempre gratuiti, mettendo in pratica il principio di causalità (TR3.6) e propongono di destinare il ricavato allo sviluppo dei trasporti pubblici. Solo i posteggi privati delle abitazioni primarie e i parcheggi P&R periferici o in prossimità delle stazioni dei trasporti pubblici dovrebbero essere gratuiti o a basso costo. Anche **GOS&A** e **ACSI** ritengono necessario e appropriato prevedere posteggi P&R gratuiti e mezzi di trasporto pubblici gratuiti o comunque concorrenziali.

Per il **Partito liberale radicale** e il **Municipio di Coldrerio**, la politica dei posteggi indicata in queste schede è in linea con i contenuti dei PRT e dei PRA regionali. L'intera politica dei posteggi necessita di un coordinamento perlomeno regionale e dovrebbe essere il frutto di studi specifici (vedi piani regionali di stationamento delle zone centrali PSZC in elaborazione). La trasformazione dei posteggi pubblici di lunga durata e la regolamentazione delle tariffe deve in particolare avanzare in modo coordinato con la messa a disposizione di posteggi periferici (meglio se P&R) economicamente interessanti. Considerando che il trasporto pubblico - seppur potenziato - non potrà offrire un servizio ugualmente efficiente su tutto il territorio, l'assenza di parcheggi periferici (e alle frontiere) attrattivi per i pendolari rischia di limitare il fenomeno del "car pooling". Positivamente è stato accolto anche il principio della misura TR3.6, la difficoltà consiste piuttosto nel codificare questa misura e fornire le dovute basi legali, senza influire negativamente sulla politica economica delle regioni. È quindi auspicabile il coordinamento con le misure del gruppo TR9.

Il **PS** giudica le misure lodevoli ma poco convincenti, formulate in modo vago, senza indicazioni vincolanti e scadenze chiare (es. TR3.3). Pur appoggiando la necessità di risolvere il problema del traffico pendolare, va anche detto che questo non deve diventare l'unico criterio di limitazione dei posteggi pubblici: un posteggio per residenti può infatti provocare numerosi movimenti per giornata. Il PRA deve inoltre reintegrare il principio secondo cui la creazione dei P&R periferici debba essere compensata da una soppressione dello stesso numero di posteggi in centro (v. Lugano). L'idea di coordinare le tariffe dei posteggi pubblici esistenti e nuovi per incentivare l'uso dei trasporti pubblici verso i centri (TR3.3 e TR3.4) è interessante, ma si ritiene debole la gestione di questa materia a livello dei regolamenti comunali e di una semplice direttiva cantonale. A tal proposito il Cantone deve intervenire con tutti i mezzi politici e legali affinché i posteggi pubblici (nuovi o esistenti) non applichino tariffe più basse rispetto all'usuale costo di un biglietto di andata e ritorno per trasporti pubblici urbani e siano vietate le tariffe a costo zero o quasi nei posteggi pubblici dei centri cittadini, come accade attualmente nel centro di Lugano (TR3.3). Le dimensioni dei posteggi pubblici nuovi devono perciò corrispondere ad un fabbisogno effettivo (TR3.4). Il termine 2010 per un Regolamento cantonale sui posteggi privati (TR3.6) deve essere invece sensibilmente accorciato.

Fra i pareri contrari a questo pacchetto di misure ci sono diverse associazioni e alcuni Comuni. Esiste comunque un parere favorevole per il concetto di nodi intermodali (TR3.1), previa verifica dell'utilizzo spontaneo e dei servizi collaterali necessari (**CATEF, DISTI, CCIA, UPSA**). **CCIA** e **DISTI** sono nettamente contrari alla misura TR3.6, in quanto oltre a generare costi supplementari ledono le libertà individuali. Un'applicazione troppo restrittiva del RCPP contribuisce alla carenza di posteggi e quindi a maggior tempo per la ricerca degli stessi (TR3.5). **CATEF** esprime un parere negativo globale in merito alla TR3, ma è favorevole alla misura TR3.5. La CATEF deplora in particolare una penalizzazione aggiuntiva dei parcheggi pubblici e privati e non condivide il principio di misure che comportano aumenti tariffali e tasse d'uso. Dello stesso parere anche l'**UPSA**, che reputa le altre misure come poco innovative e apportatrici di soluzioni, se confrontate con l'attuale norma e la sua applicazione.

Riguardo alla politica dei posteggi, e soprattutto alla misura TR3.6, i **Comuni** esprimono pareri divergenti. Il Municipio di **Ascona** ritiene che la tassa parcheggi proposta è eccessivamente penalizzante. Per **Tenero Contra** si tratta di un provvedimento superfluo. Giudizio positivo invece per **Stabio**, che sottolinea come questo cambiamento legale non sia di facile realizzazione, visto gli importanti interessi privati coinvolti, e quindi i termini fissati sono forse troppo ottimistici. Qualche dubbio sulla tassa d'uso, ma senza ulteriori osservazioni, lo esprimono i Comuni di **Bruzella, Cabbio, Morbio superiore, Sagno**. Il Municipio di **Gravesano** chiede di rivalutare attentamente le misure TR3.2, TR3.3, TR3.4 soppesando in modo approfondito le conseguenze economiche. Per **Giubiasco** occorre che il vincolo tra offerta di parcheggi nel Bellinzonese e qualità dei collegamenti con i trasporti pubblici venga applicato solo dal momento in cui questi ultimi saranno un'effettiva alternativa al traffico privato. I Comuni periferici come **Lavizzara** e **Regione Locarnese e Vallemaggia** sottolineano come i pendolari che vivono in zone discoste dipendano per forza maggiore dal mezzo privato, e sono maggiormente penalizzati dalla riduzione dei posteggi nelle zone urbane. Tali misure si giustificano solo se vengono create parallelamente aree di parcheggio esterne dotate di collegamenti con il centro, che purtroppo sono ancora troppo limitate a Locarno.

TR4 Trasferimento su rotaia del traffico merci stradale

La politica costitutiva è stata accolta positivamente da circa il 96% degli interpellati aventi formulato valutazione, mentre un solo giudizio è negativo (3.5%). Vengono comunque espressi a diverse riprese alcuni dubbi sulla necessaria incisività di questa unica misura, reputando necessario insistere maggiormente sulla politica di transito dei veicoli pesanti. A tal proposito, sono state proposte nuove misure da inserire nel PRA (cfr. oltre).

Per il **PS** il provvedimento non fa che descrivere l'attuazione di scelte già in atto: mancano di fatto riferimenti a possibili misure fiancheggiatrici, come l'introduzione di una borsa dei transiti alpini. Il **WWF** sottolinea che non deve essere concessa nessuna nuova deroga al trasferimento del traffico pesante. Si chiedono inoltre verifiche sul progetto di area TIR a Bodio, in particolare garanzie sul mantenimento degli obiettivi di trasferimento del traffico pesante sui binari. Il **GOS&A** ritiene indispensabile mantenere gli obiettivi previsti dall'attuale versione della Legge federale sul trasferimento del traffico merci.

L'**ATA** si chiede se sia veramente credibile un Cantone che rinuncia all'allacciamento ferroviario per il suo nuovo impianto di incenerimento dei rifiuti, ma poi nel suo Piano di risanamento dell'aria punta sul trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia e auspica quindi una maggior coerenza fra l'enunciazione dei principi e l'applicazione pratica. Il Ticino, confrontato a un importante traffico merci di transito sull'autostrada, deve sollecitare le autorità federali affinché il trasferimento sia progressivamente attuato entro i termini previsti e sia introdotta la borsa dei transiti alpini. Questa tematica va costantemente tenuta presente anche nei contatti con altre regioni di transito.

La **CRTM** constata che il PRA - nonostante il flusso veicolare sulla A2 rappresenti una fonte di immissione di NO₂ estremamente importante - non contempla nessuna misura al riguardo, privando il cantone di un possibile strumento di pressione sulla Confederazione (OIAt, art. 34).

Per la **Commissione federale dell'igiene dell'aria**, la misura TR4.1 dovrebbe essere formulata in maniera più esplicita come richiesta alla Confederazione, facendo distinzione tra quanto è già dato per acquisito e ciò che veramente si vuole di nuovo con questa scheda. Si propone di aggiungere altre richieste di tipo organizzativo (v. ad es. borsa dei transiti alpini) da formulare alla Confederazione al fine di ottenere l'auspicato trasferimento del traffico delle merci dalla strada alla rotaia.

Anche il **Municipio di Stabio**, raccomanda di favorire, se non rendere obbligatorio, il trasferimento del traffico merci stradale su rotaia non appena terminata l'Alp Transit. Il Consiglio di Stato deve restare vigile affinché questi obiettivi vengano effettivamente raggiunti. Inoltre, il prolungamento della rete ferroviaria fino alla Malpensa rende necessarie delle politiche di sensibilizzazione a favore del trasporto pubblico anche fra la categoria dei lavoratori frontalieri, coinvolgendo in particolare le ditte presenti sul territorio.

L'**UPSA** sottolinea come questa politica non dipenda unicamente dalla volontà e dagli obiettivi cantonali. Fondamentale è invece continuare nello sforzo politico all'indirizzo della Confederazione, volto ad ottenere il completamento del tracciato verso sud con il coinvolgimento delle autorità italiane. L'UPSA suggerisce alcuni presupposti affinché il traffico merci di transito sia incanalato sulla ferrovia.

La **DISTI** evidenzia come nella grande distribuzione la misura sia già applicata e contribuirà alla diminuzione dell'inquinamento anche in futuro. Con il riferimento agli argomenti TR1 e TR4 sembra che non si sia tenuto sufficientemente in considerazione il fatto che proprio verso il 2016, al termine del decennio del PRA, verrà completato il progetto AlpTransit: è possibile che molti interventi qui auspicati si rivelino a quel momento superati o insufficienti.

Giudizio negativo unicamente per la **CCIA**, secondo la quale la ferrovia deve essere attrattiva e complementare al traffico su strada e non ledere la libertà di scelta.

TR5 Potenziamento e promozione dei percorsi pedonali e ciclabili

La politica è stata accolta positivamente a grande maggioranza (97%). Anche in questo caso si è registrato un solo giudizio negativo, corrispondente a circa il 3% degli interpellati aventi espresso valutazione.

GOS&A, **ACSI** e **ATA** raccomandano l'aumento degli investimenti per lo sviluppo di una rete ciclabile continua e completa, con migliore segnaletica e maggiore sicurezza. Per il **WWF** gli investimenti per i percorsi pedonali e ciclabili sono insufficienti. Si deplorano il mancato sviluppo della rete ciclabile e la mancanza di un'adeguata segnaletica e la messa in sicurezza degli attraversamenti degli assi stradali e si chiede il trasporto gratuito delle biciclette sui convogli ferroviari.

Il **PLR** saluta positivamente questa politica costitutiva: il traffico lento può influire positivamente sul PRA se l'utilizzo della bicicletta (o del percorso pedonale) diventa a tutti gli effetti un sostitutivo del mezzo motorizzato. Per ottenere risultati tangibili in questo settore bisogna fornire alla potenziale utenza dei percorsi attrattivi ed in particolare brevi, pianeggianti e sicuri.

Per la **Commissione federale d'igiene dell'aria** si tratta di chiarire, in particolare per le schede TR5.2 e TR5.3, la gerarchia tra PRA e PRA regionali. Il PRA cantonale dovrebbe sostanzialmente definire come vengano impostate queste schede nei PRA regionali indicando i principi e predisponendo ev. fondi per la copertura dei costi.

La **CRTM** chiede di non attendere i PR dei singoli Comuni, ma incita l'Autorità cantonale ad un ruolo più attivo, al fine di individuare in tempi brevi soluzioni concrete che diano maggior peso alla rete regionale e locale. Solo in tal modo sarà il traffico lento può costituire una vera alternativa al traffico motorizzato sul breve tragitto.

ASI reputa invece che questo tipo di politica non deve essere trattata in maniera indipendente, ma deve essere considerata come un corollario e un completamento della politica del traffico regionale e urbano.

Alcuni **Comuni** esprimono la loro posizione in favore della politica dei trasporti ciclabili e pedonali. **Avegno** chiede maggior sostegno regionale e integrazione dei finanziamenti locali. **Giubiasco** ricorda che a Bellinzona non è ancora stato realizzato l'itinerario ciclabile d'importanza nazionale definitivo, il quale consentirebbe di sviluppare una rete attrattiva di piste ciclabili regionali e locali: va quindi rivista senza ulteriori rinvii questa priorità. **Capriasca** richiama l'importanza della pista ciclabile Tesserete – Lugano, sottolineando che i costi per la rete ciclabile e pedonale locale non possono restare totalmente a carico dei Comuni. **Novazzano** chiede la messa in sicurezza dei ciclisti tramite separazione fisica delle corsie. **Coldrerio** ribadisce l'importanza ai fini del PRA di una valida rete ciclabile regionale: se ben armonizzato con piste ciclabili e percorsi adatti ed attrattivi, questo mezzo di trasporto può sostituire convenientemente il mezzo motorizzato. In tal senso, il Municipio – così come il **PLR** – evidenziano come proprio gli spostamenti brevi possono essere una valida alternativa al trasporto lento motorizzato. Dovrebbe trasparire maggiormente la necessità di elaborare un piano regionale coordinato, basato sui PR in vigore e contenente nuove proposte d'intervento (TR5.2).

La **DISTI** si dice favorevole a tale politica, purché non vada a scapito del movimento veicolare e nel rispetto delle norme di sicurezza, possibilmente inserendo spazi verdi tra i percorsi pedonali e ciclabili e i percorsi carrabili. Anche per l'**UPSA**, tenuti presenti gli ostacoli geografici naturalmente presenti sul nostro territorio, la realizzazione di percorsi ciclabili contribuisce a valorizzare il paesaggio e a renderlo più interessante per il tempo libero ed il turismo, anche se questa misura non apporta benefici considerevoli in termini di risanamento della qualità dell'aria. Gli investimenti necessari potrebbero risultare molto importanti: per questo occorre definire nella scheda delle priorità di realizzazione il finanziamento degli interventi. Anche la **CATEF** domanda invece una verifica degli investimenti effettuati a sostegno di questa misura, per una corretta applicazione del rapporto costo-beneficio.

Per la **CCIA** il giudizio è negativo, in quanto il territorio cantonale non consente di creare ovunque piste ciclabili sufficientemente sicure, senza mettere in pericolo l'incolumità degli utenti.

TR6 Ecoincentivi in favore di veicoli meno inquinanti

Come per la politica precedente, anche in questo caso i giudizi sono per la maggioranza positivi: quasi il 97%. Vengono sollevati comunque alcuni interrogativi di fondo.

WWF, **GOS&A** e **ATA** valutano positivamente la riforma, che presuppone una corretta applicazione del principio di causalità. Il sistema *bonus/malus* previsto contiene tuttavia una lacuna importante, che attenua la sua portata: non colpisce infatti le auto delle categorie B, C, D (le più diffuse sulle nostre strade). Si chiede perciò di introdurre il sistema *bonus/malus* anche per queste categorie di veicoli e maggiori incentivi per i veicoli di classe A molto ecologici. Gli ecoincentivi sono una comunque una soluzione transitoria: accanto ad essi vanno imposti tutti i provvedimenti tecnici che permettono di ridurre le emissioni, come l'obbligo di filtri, l'uso di benzina alchilata, ecc. e in ogni caso deve essere data la precedenza a una politica integrata dei trasporti e non unicamente ai veicoli poco inquinanti. Anche per l'**ACSI**, gli ecoincentivi rappresentano una buona soluzione ma dovrebbero essere introdotti transitoriamente solo finché non saranno state imposte e applicate misure più radicali. L'**ASI** ricorda che il mercato offre un numero sufficiente di veicoli "alternativi" ecologici o poco inquinanti rispetto all'attuale maggioranza

Secondo **Greenpeace** una tassa di circolazione basata sul principio *bonus/malus* è da attuare, ma dovrebbe essere basata sulle emissioni di CO₂ piuttosto che sull'efficienza energetica, essendo quest'ultima un valore ingannevole (anche un veicolo ad alto consumo può rientrare nella migliore classe di efficienza). Inoltre si chiede di considerare in qualche modo anche i veicoli obsoleti.

SOS Mendrisiotto Ambiente sottolinea di aver già preso posizione favorevole a misure fiscali che incentivino l'acquisto di veicoli il meno possibile inquinanti in occasione delle procedure di consultazione per il progetto di un nuovo sistema di tasse di circolazione per gli autoveicoli. L'associazione ritiene anche molto importante introdurre al più presto un sistema di ecoincentivi per le tasse di circolazione anche per i veicoli pesanti e con motore a due tempi (TR6.2).

Per la **CATEF** si tratta di una politica perseguibile, ma resta da discutere il rapporto bonus/malus con particolare riferimento al parco delle vetture esistente.

CCIA e **DISTI** suggeriscono di parlare più *dei bonus* e meno *dei malus*, se si considerano gli elevati costi di un'autoveicolo, attualmente molto meno inquinanti grazie al progresso tecnico. Anche **AITI** esprime riserva e auspica che non vi siano sgradite penalizzazioni per situazioni aziendali inconciliabili con la misura e con le situazioni di mercato e di concorrenza.

La **CRTM** chiede di vietare il transito di autoveicoli che fanno uso di carburante diesel ad alto tenore di zolfo.

Diverse anche le opinioni di alcuni **Comuni**. Per il Municipio di **Bedano**, la tassa di circolazione stradale dovrebbe indirizzarsi alla quantità di km percorsi dal veicolo piuttosto che concentrarsi unicamente sulla categoria d'inquinamento del mezzo di trasporto. **Novazzano** propone degli ecoincentivi alla rottamazione. I Comuni di **Morbio superiore**, **Sagno**, **Cabbio** e **Bruzella** si dicono d'accordo con la politica, anche se non si risolve il problema del traffico legato al pendolarismo. Sarebbe perciò pensabile l'introduzione di un'apposita "vignetta" anche per chi percorre le strade ticinesi con veicoli obsoleti, il cui ricavato servirebbe a finanziare gli ecoincentivi. Per il Comune di **Coldrerio** si tratta di una misura valida per sensibilizzare da un lato gli acquirenti, d'altro lato l'orientamento futuro del mercato locale dei mezzi di trasporto a motore.

L'**UPSA** rimane l'unico interpellato ad aver formulato un giudizio negativo in merito all'introduzione di un'imposta di circolazione con sistema *bonus/malus*, come già avvenuto in occasione della procedura di consultazione ad essa relativa (v.). In sostanza, i risultati più determinanti sull'ambiente sono dovuti ai miglioramenti tecnici sui veicoli apportati dalle case di produzione, che hanno saputo ridurre i consumi ed abbattere le emissioni in modo significativo. La diffusione di veicoli ecologici dipende in prima istanza dalla fiducia che queste nuove tecnologia sapranno guadagnarsi presso il consumatore. La scheda TR6.2 ripropone invece la problematica di cui alla TR4 relativa ai veicoli di transito.

TR7 Misure d'urgenza in caso di forte inquinamento

Si tratta di una delle politiche costitutive che ha riportato maggiori opposizioni: il 20% degli interpellati si è infatti espresso negativamente.

Si esprimono negativamente sulla politica costitutiva il **Municipio di Gravesano**, l'**ASI**, l'**UPSA**, **DISTI** e **CCIA**, secondo cui le misure d'urgenza per processi ecologici di lungo termine sono strumenti inadatti e "spettacolari", aventi per giunta un impatto marginale sulla qualità dell'aria. La **CATEF** sottolinea che si tratta di misure in parte già sperimentate e che non hanno raccolto un eccessivo gradimento. Sono comunque misure che andrebbero concordate a livello nazionale.

Parere negativo, sebbene per motivi opposti, è quello di **PS** e **WWF**. Per il primo le misure proposte oltre a non contemplare l'effetto preventivo, non contengono in maniera sufficientemente esplicita il divieto di circolazione per i mezzi Diesel senza filtri antiparticolato. Va specificato che le manifestazioni motoristiche devono essere autorizzate solo in casi eccezionali e comunque non ricorrenti. Anche l'associazione ecologista giudica globalmente insufficiente la politica e deplora che non si contempli il blocco locale dei veicoli.

Sebbene sia importante disporre di basi per l'applicazione di misure d'urgenza, per la **Commissione federale d'igiene dell'aria** resta da verificare in quale misura i provvedimenti TR7.1 e TR7.2 siano compatibili con la natura stessa del PRA, la cui strategia d'azione è fondata su interventi strutturali.

Per il Municipio di **Coldrerio** e il **PLR** va considerato che, sebbene la misura TR7.1 susciti reazioni controverse fra la popolazione, essa raccoglie l'adesione degli abitanti delle regioni fortemente toccate dall'inquinamento generato dal traffico stradale. Ogni cittadino dovrebbe comunque contribuire responsabilmente a migliorare le condizioni ambientali in caso di forte inquinamento.

Altre associazioni e Comuni sembrano d'altro canto sostenere questo tipo di misure d'urgenza (v. schede TR7.1 e TR7.2), integrandole con proposte di più lunga durata: ad esempio **ATA** chiede che il limite di 80 km/h nei periodi di forte inquinamento dell'aria venga introdotto con qualche giorno d'anticipo, quando i tassi d'inquinamento sono elevati e le condizioni atmosferiche fanno presagire un peggioramento. In zone con costante forte inquinamento invece, come il Mendrisiotto, va introdotto stabilmente il limite di 80 o 100 km/h sull'autostrada per ridurre preventivamente le emissioni. Durante il periodo di superamento dei valori d'immissione i trasporti pubblici dovrebbero essere gratuiti. Anche **SOS Mendrisiotto Ambiente** ritiene che, nelle regioni particolarmente toccate dall'inquinamento come Mendrisiotto e Luganese vada imposta la limitazione degli 80 Km/h tutto l'anno lungo la tratta autostradale Chiasso-galleria del Monte Ceneri. Il Municipio di **Stabio** suggerisce di inserire altre misure immediatamente attuabili nel caso in cui dovesse verificarsi un'emergenza smog, quali ad esempio il blocco della circolazione nei giorni festivi, la circolazione a targhe alterne e il divieto di circolazione per i veicoli sprovvisti di catalizzatore e ad alto consumo energetico. Il Municipio di **Chiasso** chiede una collaborazione interregionale che tenga conto dell'inquinamento d'importazione: suggerisce perciò di estendere il provvedimento ad un'area più vasta, che includa tutto il Sottoceneri e la fascia di confine per una distanza di almeno 30 km. Per quanto riguarda la questione della limitazione permanente della velocità a 100 km/h sull'autostrada nella regione del

Mendrisiotto, l'**UFAM** fa unicamente riferimento alla lettera del 28 luglio scorso del presidente della Confederazione M. Leuenberger, il quale ha incaricato l'**USTRA** di emanare la decisione di autorizzazione.

Anche la misura TR7.3 ha trovato un certo sostegno: per l'**ATA** le gare motoristiche vanno vietate completamente, mentre il Comune di **Cavigliano** auspica che il termine "manifestazioni motoristiche" sottintenda tutti quegli eventi (sempre più numerosi) che implicano forti immissioni inquinanti. Per **Stabio**, un'ulteriore misura auspicabile sarebbe quella di vietare ogni tipo di manifestazione motoristica nel caso in cui i limiti di ozono stabiliti dall'ordinanza federale non venissero rispettati. **Rovio** chiede di vietare ogni deroga per le manifestazioni motoristiche. La **TPL SA** si dice invece stupita che il contingentamento tocchi unicamente le manifestazioni motoristiche, quando esistono altri tipi di manifestazioni generatrici di grande traffico che dovrebbero in tal caso essere sospese o rinviate. I **Servizi generali del DT**, richiamando le disposizioni cantonali e considerando la tematica dello smog estivo, rendono nota la necessità di formalizzare delle indicazioni specifiche nel PRA che riguardino esplicitamente anche le manifestazioni aeree, con l'aggiunta di un limite massimo di una manifestazione annua.

Per il Municipio di **Coldrerio** e il **PLR** la misura TR7.3 non è soddisfacente poiché non fornisce una distinzione tra le diverse manifestazioni motoristiche organizzate in Ticino: vietare ogni sorta di manifestazione motoristica sarebbe comunque difficile da sostenere. Anche per la **CRTM** la misura TR7.3 non trova il consenso unanime e non andrebbe inserita nel PRA. **SOS Mendrisiotto Ambiente** contesta invece il principio della scheda TR7.3, avvertendo che l'obiettivo non dev'essere quello di eliminare l'inquinamento prodotto da una singola manifestazione, bensì di contribuire a sensibilizzare gli automobilisti. In questo senso si propone d'incentivare l'organizzazione di gare motoristiche poco o nulla inquinanti con veicoli elettrici, ibridi o a idrogeno. Decisamente sfavorevole alla misura TR7.3 è il Comune di **Lugano**, che seppur non contestandone gli aspetti ecologici, giudica il provvedimento complesso e oneroso la sua attuazione. Queste manifestazioni, oltre ad avere una ricaduta finanziaria notevole, comportano un iter molto lungo per l'ottenimento dei permessi e dell'organizzazione generale. Occorre anche considerare che queste manifestazioni cadono di norma nel periodo estivo, che corrisponde al periodo di maggior afflusso turistico della stagione, che produce un indotto economico importante per l'economia e non solo problematiche viarie e ambientali. Esiste anche il rischio di annullamento a causa di urgenza smog, di organizzazioni che hanno ottenuto l'autorizzazione, comportando un'ulteriore perdita finanziaria oltre alla presumibile richiesta di indennizzo da parte degli stessi organizzatori.

TR8 Misure tecniche e di risparmio energetico sui veicoli

La politica è stata accolta positivamente dal 97% degli interpellati, il 20% dei quali esprime riserva.

Di fronte alla gravità del problema dello smog invernale, **ACSI** e **GOS&A** chiedono un anticipo della posa dei filtri antiparticolato dal 2010 al 2008. **ATA** ricorda che, al di là del carico ambientale realmente prodotto dai trasporti pubblici, va tenuto conto dei dati scaturiti da inchieste, che denotano la preferenza degli utenti per i mezzi quali il tram o il filobus rispetto ai normali autobus (TR8.1). I mezzi innovativi (autobus elettrici, a gas, ecc.) suscitano curiosità e possono quindi attirare nuovi passeggeri oltre ad avere un impatto ambientale ridotto. Anche per il Municipio di **Chiasso**, deve essere almeno menzionata nella scheda la possibilità di utilizzo di automezzi ibridi o ad idrogeno, a prescindere dal loro attuale prezzo di acquisto. In questo senso, il Municipio ritiene che avrebbe un impatto positivo esporre sui mezzi di trasporto pubblico un'etichetta o un pannello indicante le misure prese contro l'inquinamento atmosferico, sulla base dell'esempio di Basilea.

I Comuni di **Bruzella**, **Cabbio**, **Morbio superiore** e **Sagno** avvertono che le misure non devono servire da pretesto per aumenti tariffari

Per la **Commissione federale d'igiene dell'aria** si tratta di provvedimenti interessanti che potrebbero godere anche di una buona accettazione in considerazione dell'evoluzione del prezzo dei carburanti.

Il **PS** deplora che la politica contempra unicamente i mezzi pubblici e quelli dell'amministrazione, mentre il Municipio di **Chiasso** suggerisce di estendere la misura TR8.1 anche al rinnovo di mandati di prestazione di linee esistenti e alle Aziende di trasporto pubblico nel momento in cui devono sostituire un automezzo o il relativo motore, dando un limite temporale per l'aggiunta del filtro antiparticolato. La **TPL SA** fa presente che l'equipaggiamento di tutti gli autobus in circolazione (anche quelli prossimi alla sostituzione) con filtri antiparticolato deve essere coordinato con la Sezione della mobilità per motivi di ordine finanziario e tecnico.

Per l'**UPSA** deve essere verificata l'efficienza dei filtri antiparticolato applicati a posteriori su autobus già usati (TR8.1). Il termine per la sostituzione dei veicoli amministrativi sembra decisamente lontano (TR8.2), anche considerando che il costo relativo alla sostituzione dei veicoli non deve gravare oltre il dovuto sull'economia d'esercizio del cantone. **CCIA** e **DISTI** chiamano in causa il concetto di proporzionalità, giudicando che il problema debba essere risolto alla fonte, cioè dalle case automobilistiche.

TR9 Potenziamento e promozione dei trasporti pubblici e aziendali

Anche questa politica ha riscosso una maggioranza di pareri positivi (93%), sebbene non siano mancate diverse osservazioni in merito a singoli provvedimenti. Dalle risposte appare indiscusso il ruolo e la responsabilità del Cantone nella ripartizione modale fra i diversi mezzi di trasporto, nella manutenzione, nell'ampliamento infrastrutturale e nell'offerta dei servizi pubblici, con particolare attenzione agli agglomerati. Al Cantone si chiedono anche una copertura ottimale dei trasporti pubblici sul territorio e competitività a livello di tariffe.

I Comuni di **Bruzella, Cabbio, Morbio superiore, Sagno** chiedono che le misure vengano trattate con urgenza. Il Municipio di **Chiasso** ribadisce l'importanza del collegamento ferroviario fra Como, Chiasso e Varese (TR9.1). Per **Coldrerio** e per il **PLR** le misure previste riprendono importanti principi contenuti nei PRT di conseguenza sono ritenute valide. Il Municipio di **Camorino** reputa le misure prese per il potenziamento dei mezzi pubblici nel Bellinzonese assolutamente insufficienti e poco competitivi con il mezzo privato. Il Cantone dovrebbe maggiormente intervenire affinché anche nella nostra regione il trasporto pubblico possa essere considerato una valida alternativa a quello privato. Occorre in particolare procedere ad un ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria non soltanto sull'asse nord-sud, ma anche per le tratte Giubiasco-Locarno e Cadenazzo-Luino.

La **TPL SA** sostiene pienamente le misure proposte, attirando l'attenzione sul fatto che molto spesso misure molto utili per il transito del mezzo pubblico vengono frenate o bloccate dalla volontà di non penalizzare la circolazione privata.

Per il **PS** la politica costitutiva riprende in parte realizzazioni infrastrutturali e programmi già in atto. Alcune opere vengono date per acquisite, quando invece non lo sono ancora, come il raccordo ferroviario Stabio-Arcisate. Le indicazioni del PRA su come migliorare la gestione dell'offerta e sulla competitività dei trasporti pubblici sono pressochè inesistenti. Si suggerisce di rendere concorrenziali le tariffe, ad esempio introducendo abbonamenti gratuiti o a prezzi decisamente promozionali per i giovani.

Anche per **ATA** la rete dei trasporti pubblici non è ancora competitiva, o lo è solo in modo limitato. L'offerta dei trasporti pubblici è insufficiente sia all'interno del Cantone sia a livello di Regio Insubrica: il ritardo infrastrutturale sarà recuperato in parte con progetti come l'Alptransit, la nuova linea Mendrisio-Varese-Malpensa, ecc. L'associazione sottolinea che nell'ambito della nuova perequazione finanziaria fra Confederazione e Cantoni, questi ultimi saranno chiamati a sopportare maggiori costi per il traffico regionale: è quindi indispensabile reperire mezzi finanziari da destinare ai trasporti pubblici (v.scheda TR9.2), che alcuni cantoni hanno in parte risolto destinandovi gli introiti della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (v. TR4). Inoltre, il Cantone dovrebbe potere riscuotere gli incassi ottenuti dai posteggi a pagamento (TR3). Sono da destinare ai trasporti pubblici anche i mezzi che si possono liberare rinunciando alla costruzione di nuove strade.

Per la **Commissione federale d'igiene dell'aria** la misura TR9.1 si limita a descrivere una serie di misure di fatto già acquisite: per la Commissione è necessaria maggiore incisività in materia di qualità del materiale rotabile e di confort all'interno delle carrozze, soprattutto se si confrontano i treni in circolazione al Sud delle Alpi e quelli utilizzati nelle tratte al nord delle Alpi. In questa scheda si dovrebbe anche affrontare la problematica del carico delle biciclette sui treni, in quanto le ferrovie sfavoriscono sia a livello di politica tariffaria che attraverso delle limitazioni le possibili sinergie tra bicicletta e treno, dimenticando la copertura del tragitto casa-stazione. Per la scheda TR9.2, va meglio specificata la relazione con i PRA regionali, in quanto la misura deve essere intesa come direttiva e garante per i Piani regionali di risanamento dell'aria.

Anche la **CATEF** saluta positivamente la politica costitutiva, ma invita a sviluppare maggiormente la scheda sul potenziamento dei trasporti pubblici su ferrovia (TR9.1) e il sistema viario su gomma (TR9.2), anche in considerazione del ruolo essenziale che svolgerà il portale Gottardo ed il sistema Nord Italia. Le grandi opere contemplate nella scheda TR9.1 devono di fatto diventare uno dei grandi scenari del PRA: si deplora perciò che siano dati parzialmente acquisiti (anche se con archi temporali allungati) progetti quali Alptransit, Monte Ceneri, Mendrisio-Malpensa-Varese, che dovrebbero rappresentare, in quanto grandi opere, un'opportunità guida di tutte le politiche dei trasporti.

Il provvedimento che ha suscitato maggiori controversie è senz'altro quello sulla mobilità aziendale (TR9.3).

Per **PLR** e **Coldrerio**, dalla scheda non emergono in maniera chiara le modalità che permettono di attuare questa importante misura, la quale dovrebbe rendere attente le diverse realtà aziendali sulla necessità di attuare una politica di mobilità dell'impresa. Il Municipio si è già mosso con i rispettivi dirigenti per ottenere il piano di mobilità per quanto concerne l'insediamento della Hugo Boss. Dallo studio pilota commissionato alla CRTM sulla mobilità aziendale risulta in particolare che le aziende accolgono con entusiasmo l'invito ad esaminare e migliorare gli aspetti di mobilità ed in alcuni casi sono addirittura le stesse ditte che spontaneamente si rivolgono alla CRTM per ottenere la possibilità di partecipare a questo tipo di studio. Non vanno infatti scordati i potenziali vantaggi che comporta l'adozione di piani di mobilità in termine di immagine, puntualità, rispetto dei regolamenti, migliore utilizzo della proprietà e risparmi finanziari. Appare quindi evidente che la misura del PRA deve essere riformulata, definendo le basi legali disponibili per vincolare le domande di costruzione alla presentazione di un piano di mobilità, le competenze ed i provvedimenti applicabili per una sua attuazione.

In maniera analoga si esprime anche la **CRTM**, secondo la quale non viene inoltre considerato che nell'attuale situazione sono sovente le imprese medesime a chiedere di poter svolgere un ruolo attivo.

Il Municipio di **Chiasso** ritiene importante che il Cantone applichi tale misura sicuramente più praticabile per contenere il traffico motorizzato individuale prodotto dai pendolari. Questo piano di mobilità deve essere applicato immediatamente e richiesto anche nelle aziende già in attività da diversi anni. L'impressione è che il Cantone debba svolgere una parte molto più di primo piano, se intende vincolare l'autorizzazione edilizia alla presentazione di un Piano di mobilità aziendale. Si richiede di valutare la proposta di un bonus edilizio o altre forme di incentivi per le aziende che prevedono un piano di mobilità aziendale, quale contropartita per favorire l'introduzione di navette.

Il **PS** deplora che non vengano indicate misure cantonali concrete e vincolanti per promuovere i mezzi sicollettivi e il "car sharing", soprattutto per quanto concerne il programma dei Piani di mobilità per le imprese.

Per l'**ASI** occorre incentivare mediante un'adeguata politica fiscale un utilizzo "ecologico" inteso in senso lato da parte delle aziende: le stesse assumerebbero una funzione di "educatore" e "informatore" verso il cittadino/dipendente.

La **DISTI** suggerisce di prevedere un sistema di bonus in caso di applicazione di piani di mobilità sfruttando le sinergie sui trasporti esistenti.

SOS Mendrisiotto Ambiente giudica molto generiche le misure previste da questa scheda, mancando le indicazioni sui mezzi che si intendono impiegare per attuare le misure. Deplora che non sia stata prevista l'introduzione della figura del "manager del traffico" cioè della persona che assume il ruolo di promotore e coordinatore a livello loco-regionale di un più razionale utilizzo dei mezzi di trasporto privati e pubblici. La figura del manager del traffico è già operativa in altre regioni della Svizzera e anche all'estero, con risultati positivi. Anche **GOS&A** e **WWF** sostengono in maniera generale l'introduzione del manager del traffico aziendale e d'area, per valorizzare in modo efficace gli investimenti a favore dei trasporti pubblici e della mobilità sostenibile più in generale.

Sicuramente più vaghe e sporadiche risultano le opposizioni al trasporto aziendale. **UPSA** ha giudicato negativamente la politica costitutiva nel suo complesso proprio a causa della presenza di questo provvedimento, reputato inaccettabile. Per il Municipio di **Gravesano** si tratta di una misura inefficace, amministrativamente dispendiosa ed economicamente pesante, soprattutto per il vincolo proposto sulle domande di costruzione. Anche **Tenero Contra** giudica il provvedimento superfluo, costoso e difficile da applicare. Per la **CCIA** nel limite del possibile alcune aziende hanno già introdotto questi piani di mobilità, mentre per altre imprese si rivelerebbe un esercizio troppo costoso.

Riguardo alle schede sulla promozione dei trasporti pubblici (TR9.4 e TR9.5), **SOS Mendrisiotto Ambiente** suggerisce, come del resto già previsto, di perfezionare l'abbonamento Arcobaleno introducendo anche dei "biglietti arcobaleno" con validità limitata solamente a uno, due o tre giorni, tali da incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici anche per brevi periodi (es. festivi, vacanze, fine settimana...). Per **Greenpeace** l'offerta dell'abbonamento al 50% come in estate sarebbe un ulteriore incentivo (TR9.5). La **Commissione federale d'igiene dell'aria** giudica notevoli le misure TR9.4 e TR9.5, in quanto rappresentano - in qualità di misure stagionali - delle novità a livello di PRA. Il Municipio di **Stabio** si propone come obiettivo di mettere in atto la campagna promozionale anche nei prossimi anni (TR9.4). Esprime invece qualche riserva quanto all'efficacia della scheda TR9.5 sulla qualità dell'aria, sottolineando come il problema dello smog da polveri fini non sia legato alle singole settimane. Sarebbe auspicabile una promozione simile a quella estiva anche per i mesi di gennaio e febbraio. L'**UPSA** reputa dal canto suo sovrastimato l'aumento del numero di abbonamenti arcobaleno venduti (TR9.4) e chiede chiarimenti riguardo alle cifre. Esprime inoltre qualche perplessità di fronte alla consistenza degli investimenti rispetto ai benefici in termine ambientale dell'operazione.

Una richiesta particolare viene dal Comune di **Giubiasco**, il quale constata come il contributo versato dai Comuni per i trasporti della scuola media consumi le risorse finanziarie da destinare ai trasporti pubblici per le scuole comunali, dell'infanzia ed elementari. Il Municipio chiede quindi di rivedere la norma concernente la partecipazione finanziaria dei Comuni ai costi dei trasporti scolastici per le scuole medie e che il PRA venga completato con l'aggiunta di due schede (v. oltre).

INQUINAMENTO ATMOSFERICO TRANSFRONTALIERO

IT1 Monitoraggio dell'inquinamento atmosferico transfrontaliero nell'ambito del Protocollo di Göteborg

Tutti i giudizi espressi su questa politica costitutiva sono positivi e anche le riserve espresse sono limitate (17%). Emerge con particolare evidenza la necessità di una collaborazione internazionale per risolvere i problemi di inquinamento transfrontaliero, in particolare con la vicina Italia, all'interno della Regio Insubrica.

La **Commissione federale d'igiene dell'aria** suggerisce di indicare nella scheda IT1.1 anche gli agganci con il progetto di Osservatorio ambientale della Svizzera italiana (OASI) e con il progetto Monitoring

flankierenden Massnahmen Umwelt (MfMU) della Confederazione. Trattando di temi di politica estera, la misura IT1.2 dovrebbe essere invece trasformata in specifica richiesta alla Confederazione di attivare una simile collaborazione, affinché i tecnici dell'ARPA e dell'UPA possano godere della dovuta legittimazione.

Per il **PLR** la legge federale sulla protezione dell'ambiente e le relative ordinanze attualmente in vigore nel nostro paese prevedono misure di protezione dell'aria che corrispondono in gran parte alle disposizioni base del protocollo. Risulta tuttavia di fondamentale importanza collaborare attivamente e farsi promotori di nuove strategie per affrontare l'inquinamento transfrontaliero come previsto dalle schede IT1.1 e IT1.2

Chiasso propone di rendere compartecipe alla competenze di monitoraggio anche il gruppo tecnico della Regio Insubrica (IT1.1), poiché per limitare e ridurre il tipo d'inquinamento transfrontaliero bisogna intervenire tramite accordi internazionali elaborati sulla base di ricerche scientifiche (v. IT1.2).

Il **WWF** auspica maggiori provvedimenti a livello transfrontaliero (Insubria).

CATEF e CCIA ribadiscono l'importanza dell'inquinamento d'importazione giustificando il collegamento con l'area urbana di Milano, particolarmente toccata, e chiedono informazioni più trasparenti in merito a questo tipo di inquinamento. Vengono citati in particolare i risultati dello studio effettuato nella Provincia di Milano, dai quali viene confermata la rilevanza delle immissioni milanesi di PM10 sulla qualità dell'aria in Ticino.

Anche l'**ATA** sollecita una pressione amichevole ma ferma sulle Autorità italiane nell'ambito dei contatti con le regioni confinanti e tramite la Regio insubrica (IT1.2), affinché adottino misure efficaci per lottare contro l'inquinamento.

MISURE ORGANIZZATIVE

MO1 Controlling

Anche questa politica costitutiva – rappresentata da un solo provvedimento - non ha riscontrato pareri negativi, pur sollevando alcune riserve.

Gli interpellati hanno ribadito l'importanza di un monitoraggio della realizzazione dei provvedimenti e della loro efficacia, viste le esperienze avute in passato: perché questo strumento venga effettivamente applicato e non resti lettera morta bisogna puntare sul personale e su risorse finanziarie adeguate a tale compito.

Il **PS** chiede di completare il controlling con la creazione di un gruppo o di una commissione di accompagnamento esterna all'amministrazione, come a suo tempo era stato programmato nel PRA del 1991-1992, allo scopo di coinvolgere nelle verifiche continue degli effetti del piano tutti gli attori esterni all'amministrazione coinvolti nelle diverse politiche costitutive. Per l'**ATA** il personale può essere definito tramite una riorganizzazione interna del Dipartimento. Il Municipio di **Rovio** e **UNIA** giudicano insufficienti le 0.5 unità indicate nella misura di controlling

Per la **Commissione federale d'igiene dell'aria** il controller deve godere di un'adeguata legittimazione all'interno dell'amministrazione cantonale e delle CRT.

La **CRTM** dal canto suo avverte che per quanto concerne le misure PRA in cui le CRT assumono un ruolo centrale (segnatamente gruppi di misure TR2, TR3, TR5), la competenza di realizzazione non può essere interamente delegata alle Commissioni regionali né il ruolo del Cantone può limitarsi a compiti di appoggio o consulenza. Perché l'attuazione di tali misure possa essere garantita nei termini e nei tempi auspicati, la CRTM ritiene necessario che l'Autorità cantonale si doti delle risorse umane e finanziarie necessarie per potersi assumere il ruolo di coordinazione e controlling di competenza.

Per il Municipio di **Coldrerio**, l'aggiornamento di questo documento di controllo e riduzione delle emissioni nocive è più che necessario. Il Municipio chiede quindi che questo strumento sia comprensivo da misure che determinino gli obiettivi in modo chiaro e tecnicamente concretizzabili, avuto riguardo delle conseguenze finanziarie. Il Municipio e il **PLR** sottolineano che questo strumento deve rientrare nelle competenze del Cantone, ma vanno chiarire le competenze all'interno del Dipartimento senza scordare le risorse per espletarlo al meglio. La verifica dell'efficacia dei provvedimenti permette anche di identificare eventuali modifiche per le singole misure.

FFS, CCIA, DISTI evidenziano l'importanza di poter disporre di parametri oggettivamente quantificabili per ottenere dati rilevanti.

Per il Municipio di **Gravesano** il monitoraggio e il controlling dovrebbero valutare attentamente e sistematicamente anche le conseguenze economiche delle misure adottate.

PROPOSTE SUPPLEMENTARI E NUOVE MISURE

Nel corso della consultazione sono state descritte nuove proposte destinate a conferire al PRA maggior chiarezza e completezza. A diverse riprese è stata pure sollecitata l'introduzione di nuovi provvedimenti oltre

ai 55 proposti dall'Ufficio della protezione dell'aria. Di seguito riportiamo, suddividendoli per tipologia, le principali proposte e i suggerimenti per l'elaborazione di nuove schede.

Fondi per l'ambiente

ATA ritiene prioritario e ormai urgente dotare il Cantone di una rete di trasporti pubblici efficiente, di percorsi pedonali e ciclabili attraenti, di mezzi e modi di trasporto meno inquinanti. Questi obiettivi richiedono mezzi finanziari ingenti che vanno reperiti:

- liberando mezzi tramite la rinuncia a opere stradali;
- destinando ai trasporti pubblici i proventi della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni;
- tassando maggiormente i veicoli più inquinanti;
- attingendo ai fondi incassati dai posteggi pubblici a pagamento;
- proponendo programmi d'agglomerato che permettano di accedere ai mezzi previsti nell'ambito del nuovo "fondo infrastrutturale" della Confederazione.

Anche **Greenpeace** propone di destinare il provento del pagamento dei posteggi pubblici e privati a favore dei trasporti pubblici e della mobilità sostenibile.

Informazione e sensibilizzazione

Un aspetto che a detta di alcuni interpellati non è stato sufficientemente toccato nel PRA è quello dell'informazione e della sensibilizzazione dell'opinione pubblica sulla questione ambientale.

SOS Mendrisiotto Ambiente e Municipio di **Locarno** ritengono che sia utile sensibilizzare l'opinione pubblica migliorando l'informazione a proposito dei danni alla salute causati dall'inquinamento atmosferico, che si manifestano con patologie non solo legate all'apparato respiratorio. **SOS Mendrisiotto Ambiente** indica il **GOS&A** come strumento decisivo per informare la popolazione ticinese.

Anche **Federlegno** chiede che si preveda una politica di informazione trasparente: manca in questo senso nel PRA un capitolo specifico dedicato all'informazione. Oltre al controllo, il DT dovrebbe assumere anche un ruolo di interfaccia fra coloro che sono toccati dai diversi provvedimenti e svolgere attività di consulenza verso i responsabili di emissioni puntuali. **Federlegno** propone perciò la creazione di un Gruppo di lavoro specifico sull'uso sostenibile della legna quale fonte di energia composto da rappresentanti dei diversi settori implicati. La **Federlegno** e la sua affiliata **AELSI** (Associazione per l'Energia del Legno nella Svizzera italiana) si mettono a disposizione per un'adeguata politica d'informazione e sensibilizzazione della popolazione sull'importanza di una corretta gestione ed uso degli impianti a legna sostenendo gli sforzi destinati ad acquisire conoscenze e dati più solidi.

Nuovi provvedimenti

A. Traffico pesante e traffico merci su rotaia

Il **PS** propone al Cantone una serie di misure che implicano l'incitamento dell'autorità federale.

1. Sostenere attivamente l'autorità federale negli sforzi profusi nell'elaborazione del sistema di prenotazione per i mezzi pesanti (borsa dei transiti alpini)
2. Proporre all'autorità federale il divieto assoluto di circolazione dei camion Euro 0 su tutto il territorio cantonale, la cui presenza è ancora considerevole sulle strade cantonali.
3. Chiedere all'autorità federale di vietare, in periodi critici e per lo meno nella fase transitoria fino all'applicazione dei filtri antiparticolato, il transito dei camion Euro1 e Euro 2, definendo soglie di inquinamento differenziate che colpiscano in modo progressivo gli autotreni delle categorie più inquinanti.
4. Chiedere all'autorità federale di introdurre sulla A2 per tutti i camion nazionali ed esteri che non dispongono di filtri antiparticolato un limite di velocità massima di 80 km/h da ottobre ad aprile.
5. Chiedere all'autorità federale di sottoporre anche i furgoncini alla TTPCP.

Anche la **Commissione federale d'igiene dell'aria** propone di aggiungere richieste di tipo organizzativo (v. ad es. borsa dei transiti alpini) da formulare alla Confederazione al fine di ottenere l'auspicato trasferimento del traffico delle merci dalla strada alla rotaia (vedi proposta 1 del PS).

Il Municipio di **Chiasso** richiede di vietare il transito di automezzi EURO 0 lungo l'autostrada (v. proposta 2 del PS) e domanda di sostenere l'introduzione della borsa dei transiti alpini per contenere il traffico dei mezzi pesanti attraverso le Alpi (v. proposta 1 del PS). Il Municipio chiede anche l'esecuzione, seppur in forma sperimentale ad es. all'interno del piazzale doganale di Brogeda, di un asfalto "mangia smog", come segnalato dal DT il 30 giugno 2003.

La **CRTM** (e il Municipio di **Mendrisio**) invitano a riconsiderare nel PRA provvedimenti quali la limitazione della velocità a 80 km/h per i mezzi pesanti, il divieto di passaggio dei mezzi EURO 0 nonché la possibilità di

impostare misure volte ad agevolare l'utilizzazione delle aree di sosta per il drenaggio del traffico locale così come previsto dal PTM (terza corsia tra Mendrisio e Chiasso in direzione Sud).

B. Traffico privato su gomma e trasporti pubblici

PS e WWF, Greenpeace e il Municipio di **Giubiasco** propongono alcune misure legate agli spostamenti da introdurre nel PRA:

Partito socialista

1. Nell'ambito della realizzazione dei PRT, dare priorità al potenziamento o alla creazione di trasporti pubblici efficienti e all'attuazione delle misure fiancheggiatrici a favore dell'ambiente e della salute delle persone.
2. Limitare l'uso dei mezzi motorizzati di svago sui laghi, sulla neve e nell'aria.
3. Riproporre l'introduzione di giornate senza automobile.
4. Rispettare e far rispettare il principio secondo cui la costruzione dei nuovi posteggi in periferia (P&R) debba essere accompagnata dall'eliminazione dello stesso numero di posteggi nei centri/nuclei.
5. Ridurre massicciamente il numero di posteggi non pubblici affittati a pendolari nei centri urbani, attraverso misure legali e parallelamente alla promozione del trasporto pubblico e alla costruzione di P&R.
6. Garantire la competitività dei trasporti pubblici attraverso una politica delle tariffe dei posteggi pubblici che escluda tariffe eccessivamente basse e/o gratuite.
7. Sviluppare e promuovere attivamente sistemi "car sharing" e "car pooling" per i pendolari (inclusi i frontalieri).
8. Studiare la possibilità di applicare il sistema dei pedaggi stradali ("road pricing") nei punti critici della rete stradale.
9. Garantire il controllo del rispetto delle norme di circolazione stradale, in particolare delle norme ambientali collegate a tale ambito.
10. Limitare fortemente l'accompagnamento dei bambini a scuola con l'auto privata, salvo necessità assoluta, e introdurre la possibilità di sospendere le lezioni in tutte le località nelle quali le concentrazioni di emissioni inquinanti supera i limiti OIAt.

WWF

1. Riduzione degli investimenti a favore di nuove infrastrutture stradali.
2. Aumento degli investimenti a favore dei trasporti pubblici, delle bici, della mobilità lenta e della sensibilizzazione dei cittadini.
3. Aumento degli investimenti per il risanamento energetico degli stabili pubblici e privati.
4. Riorganizzazione del DT con tagli alla Divisione costruzioni (strade) e aumento del personale dell'ufficio trasporti pubblici, risparmio energetico e per il controllo del rispetto dei limiti di legge e applicazione dei decreti.
5. Introduzione di una figura di riferimento in tutte le aziende e scuole con più di 200 persone per l'informazione e la promozione della mobilità sostenibile (manager aziendale).
6. Introduzione per ogni regione di un manager del traffico d'area per il coordinamento dell'offerta dei trasporti pubblici e della mobilità sostenibile con le reali esigenze della popolazione. In particolare miglioramento delle coincidenze e dell'offerta.
7. Trasporto gratis delle bici sul treno.
8. Politica coordinata dei trasporti pubblici attraverso le frontiere (Regio Insubrica), potenziamento dell'offerta.
9. Trasporti pubblici e di risalita gratis per i turisti, costi inglobati nella tassa di soggiorno (si veda modello Grigioni, tassa di soggiorno fr. 4.80.-/giorno ma tutti i mezzi gratis).
10. Politica fiscale ecologica:
 - pagamento dei posteggi pubblici e privati (in particolare a Lugano e nei CC) in aree con superamento dei limiti OIAt. Il ricavato deve essere utilizzato a favore dei TP e della mobilità sostenibile;
 - maggiori benefici fiscali per chi utilizza i trasporti pubblici per recarsi al lavoro.
11. Introdurre la verità dei costi. I costi ambientali e di utilizzo del suolo vanno quantificati e pagati da chi causa tali costi.
12. Blocco della costruzione di nuovi centri commerciali al di fuori dei centri urbani.
13. Misure d'urgenza in caso di superamento dei limiti OIAt: oltre al limite di velocità di 80 km/h, blocco dei veicoli.
14. In caso di emergenza smog introdurre la carta grigia dell'auto come ulteriore documento valido per i trasporti pubblici.

Greenpeace

1. TR1: considerare grosse manifestazioni sportive, musicali e di vario genere come grandi generatori di traffico ed obbligare gli organizzatori ad istituire un servizio pubblico a buon mercato, magari già compreso nel prezzo d'entrata (sullo stile offerte RailWay delle FFS).

2. TR3: divieto di aumentare i posteggi pubblici a corta e lunga durata nelle zone dove vengono superati i limiti di immissione. In un secondo tempo, parallelamente ad un'efficace promozione del mezzo pubblico, il loro numero dovrebbe essere sensibilmente ridotto in modo da diminuire gli spostamenti e le relative emissioni.
3. TR8: penalizzazioni fiscali (tassa di circolazione) per i veicoli diesel privati senza filtri antiparticolato.
4. TR9: estendere la promozione con carte giornaliere e settimanali durante tutto l'anno. Offrire il servizio di trasporto della bicicletta sui treni in tutte le fasce orarie, offrirlo gratuitamente ai detentori di un abbonamento annuale Arcobaleno o generale, estendere l'azione di 5.- fr. di sconto sul prezzo di trasporto a tutto l'anno. Aumento a corto termine delle frequenze.

Municipio di Giubiasco

Si chiede di rivedere la norma concernente la partecipazione finanziaria dei Comuni ai costi dei trasporti scolastici per le scuole medie e che il PRA venga completato con l'aggiunta di due schede, in cui:

1. vengono fissati obiettivi, priorità e finanziamento cantonale dei trasporti pubblici per le scuole cantonali;
2. vengono stabiliti d'intesa con i Comuni obiettivi, priorità e finanziamento dei trasporti pubblici e della mobilità lenta verso le scuole comunali.

C. Altro

1. Nell'ambito dell'inquinamento atmosferico transfrontaliero, la **Commissione federale d'igiene dell'aria** propone che la misura IT1.2 sia trasformata in specifica richiesta alla Confederazione per l'attivazione di una seria collaborazione interregionale, affinché i tecnici dell'ARPA e dell'UPA possano godere della dovuta legittimazione.
2. Vietare l'uso della benzina normale per le attività di giardinaggio e promuovere attivamente l'uso della benzina alchilata (**PS**).
3. Valutare in che misura incidono i motori delle imbarcazioni nautiche e valutare eventuali provvedimenti in tal senso (**WWF**).
4. Introduzione della tassa sul sacco a livello cantonale (IS2) (**Greenpeace**).
5. Disimpegno del Cantone dall'aerodromo cantonale del Piano di Magadino (**WWF**).

CONCLUSIONI

In generale gli interpellati salutano positivamente i buoni propositi del nuovo PRA nella lotta contro l'inquinamento atmosferico. Sebbene le politiche costitutive sulle quali si sono espressi i partecipanti alla consultazione siano state giudicate complessivamente come positive, sono state sollevate da diversi ambienti e in maniera indipendente critiche, resistenze e proposte, di cui è stato ampiamente riferito sopra, a seguito della quali si chiede che il nuovo PRA sia sottoposto a revisione o approfondimento previa la sua definitiva entrata in vigore.

In particolare:

- Per il **Partito socialista** nel PRA 2006-2016 vi sono lacune evidenti che fanno dubitare della volontà di andare con decisione e in tempi ragionevoli verso un reale risanamento dell'aria. Per queste ragioni fanno appello al Consiglio di Stato affinché corregga la bozza di PRA 2006-2016 nelle direzioni indicate nel rapporto. Oltre al PS, anche **Federlegno Ticino** e i **Distributori ticinesi** chiedono una revisione del PRA e una nuova consultazione prima di sottoporre definitivamente il documento al Consiglio di Stato;
- per il **Partito liberale radicale** e per il Municipio di **Coldrerio**, talune misure devono essere oggetto di riesame e talvolta di maggiori approfondimenti circa la loro concreta applicabilità, sia in termini pratici che giuridici;
- per **WWF Svizzera italiana, Greenpeace Sezione Ticino, Partito socialista, Municipio di Chiasso** la correzione delle misure previste dal documento in esame deve essere completata con l'aggiunta di nuove misure;
- il Municipio di **Lugano** chiede che le misure relative al Risparmio energetico negli edifici (IS7) e la misura relativa al contingentamento delle manifestazioni motoristiche (TR7.3) siano riviste;
- l'**ATA** sostiene il PRA messo in consultazione e i suoi provvedimenti, ma avverte che le misure previste rischiano di essere insufficienti. Ciononostante, l'associazione chiede che il documento sia messo in vigore integralmente, evitando inutili dilazioni nei termini di applicazione.
- **SOS Mendrisiotto Ambiente** auspica che il PRA possa essere messo in esecuzione dalle autorità cantonali evitando lo stralcio di disposizioni probabilmente in parte invise ad alcuni settori economici, a scapito della salute della popolazione.
- la **Società svizzera impresari costruttori** sezione Ticino giudica insufficiente l'attendibilità scientifica dei dati concernenti le emissioni inquinanti sui cantieri edili e inaccettabile una loro eventuale pubblicazione;
- la **Camera ticinese per l'economia fondiaria** postula una verifica del piano cantonale in funzione della politica comune che si sta profilando a livello nazionale;
- **TCS** e **ACS** chiedono di congelare per un certo periodo ogni intervento, allo scopo di analizzare la situazione nazionale ed oltre confine.

RISPOSTE PUNTUALI DELL'UFFICIO PROTEZIONE ARIA

Nell'ambito della consultazione sono state sollevate critiche e formulate osservazioni. Nell'impossibilità di entrare nei particolari di ogni considerazione sollevata, di seguito forniamo una risposta generale alle sollecitazioni principali.

- “Risulta carente l'aspetto legato alla determinazione degli ordini di priorità per la messa in atto delle misure proposte.”

Da un profilo della protezione dell'aria, le misure proposte sono da implementare tutte nei tempi indicati. Una valutazione costi/beneficio è spesso complessa, soprattutto se questa non si limita a una quantificazione delle emissioni risparmiate vs. costo della misura. Per indicare i costi e i benefici si dovrebbe, infatti, tenere conto di svariati parametri: costi della salute, qualità di vita, danni a edifici, catastrofi naturali, per citarne solo alcuni. Valutare le priorità in questo senso esula dal contesto del PRA, anche se è possibile sviluppare questo tema nell'ambito del controlling.

- “Non appare sufficientemente ponderato il sincronismo con le misure della Confederazione e con quelle dell'Unione europea, e l'importanza della Pianura Padana.”

Il PRA e la politica in materia di inquinamento atmosferico non si discostano essenzialmente dalla strategia perseguita da Confederazione e dagli altri Cantoni. Il fatto che la situazione in Ticino sia per certi versi più compromessa che nel resto della Svizzera, ha fatto sì che il nostro Cantone si sia impegnato nel cercare ulteriori e nuove soluzioni, di tipo stagionale ma anche di tipo urgente. In questo senso il Ticino ha avuto un ruolo di precursore, le decisioni dei Cantoni ci persuadono però che le scelte fatte non sono affatto in contrasto o mal sincronizzate, ma anzi coordinate da concetti comuni decisi in seno alla Conferenza svizzera

dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA).

L'influsso della Pianura Padana certamente esiste, come abbiamo anche più volte indicato, anche se non si può prescindere dalla responsabilità degli emettitori locali e all'applicazione di misure che diminuiscano le emissioni di inquinanti primari (come gli ossidi d'azoto) e arrechino quindi almeno un certo sollievo in una situazione acuta.

Questa strategia, d'altronde, non è in contrasto neppure con la strategia dell'Unione europea, dove le misure strutturali hanno gli stessi campi di applicazione e obiettivi di quelle contenute nel PRA e dove sono previste misure urgenti, seppure di diversa natura rispetto a quelle applicate dal Canton Ticino. In base anche alle situazioni locali, la collaborazione, in particolare con l'Italia (la Lombardia e le Regioni della Pianura Padana), avviene nell'ambito di diversi progetti e gremi e nel rispetto delle leggi vigenti nei singoli Paesi e nelle Regioni.

- “Le associazioni sostengono in ogni caso la concertazione a lungo termine piuttosto che le misure ad effetto introdotte per alcuni giorni.”

La politica di protezione dell'aria si basa essenzialmente sulle misure strutturali in ossequio alle disposizioni dell'Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIAAt). Il raggiungimento degli obiettivi non è però assicurato a breve termine, nonostante le misure previste e già implementate. Per far fronte quindi alle situazioni acute ricorrenti, dipendenti anche dalle condizioni meteorologiche tipiche per il nostro cantone, sono state sviluppate delle misure stagionali (ad esempio la promozione rafforzata del trasporto pubblico) e urgenti.

- “Il PRA in consultazione rappresenta un documento troppo generico che non permette di ripartire in modo chiaro le responsabilità tra le diverse fonti di inquinamento.”

Dove è stato possibile, nell'ambito della stesura del PRA, si sono distinte le fonti e quindi le responsabilità, anche per tipo di inquinante. Il grado di dettaglio raggiunto è paragonabile, se non maggiore, a quello esaminato nei PRA degli altri Cantoni svizzeri. I Piani di risanamento locali (PRA del Luganese e del Mendrisiotto) hanno poi affinato ulteriormente le responsabilità dovute al traffico motorizzato.

- “Gli obiettivi fissati dal PRA in merito alle emissioni di CO₂ sono giudicati contraddittori: la riduzione del 10% delle emissioni, sufficienti per raggiungere i traguardi del protocollo di Kyoto, risulta insufficiente dal punto di vista della salvaguardia del clima”.

Confrontando le cifre inerenti le emissioni di CO₂, si denota che le fonti maggiori sono il traffico motorizzato (con ca. 40%) e i riscaldamenti (ca. 44%). Le misure definite dal PRA dedicano attenzione sia all'una che all'altra fonte. D'altra parte le misure legate alla riduzione di CO₂ (ad esempio nell'ambito del risparmio energetico, le promozioni di combustibili neutri, la pianificazione del territorio) sono regolate e vincolate anche da altri strumenti che, in sinergia con il PRA, dovrebbero permettere un miglioramento anche per il clima.

- “Per rientrare nel rispetto dei limiti di immissione fissati dall'OIAAt, le misure devono essere rese coercitive senza tentennamenti.”

Concordiamo sulla necessità di applicare le misure proposte al più presto. Bisogna d'altra parte essere coscienti del fatto che, anche se tutte le misure previste entrassero in vigore subito, saranno comunque necessari diversi anni prima che esse esplicino completamente i loro effetti di riduzione delle emissioni alla fonte. Per questo motivo anche il rientro nei valori limite dell'OIAAt per alcuni parametri sarà differito nel tempo.

- “Si suggerisce di introdurre delle facilitazioni a livello di termini di risanamento e degli ecoincentivi per chi si impegna ad attuare delle ristrutturazioni finalizzate a ridurre i consumi e le emissioni degli impianti.”

L'inizio del risanamento per gli impianti indicati nella scheda IS1.1 è avvenuto con l'entrata in vigore dell'OIAAt nel 1986, sono quindi passati 20 anni. Riteniamo che a questo punto il risanamento degli impianti debba avvenire nel normale ciclo di sostituzione di impianti ormai ampiamente ammortizzati e sia facilitazioni sui termini che incentivi sugli impianti non siano giustificati.

- “GOS&A e WWF non sono favorevoli alla delega ai privati del controllo dei ca. 150 impianti a combustione a olio e/o gas di grande potenza.”

La delega è ritenuta idonea, l'intervento del controllore è standardizzato e si ritiene sia un sistema funzionante che permette di raggiungere l'obiettivo con un dispiego di energie ragionevole.

- “Secondo Federlegno, il PRA elenca e analizza le diverse sostanze inquinanti per tipo o categoria, senza tuttavia mai pronunciarsi sulla loro reale pericolosità o tossicità.”

- “Per Federlegno alla luce delle lacune e dell'insufficienza dei dati di monitoraggio, il capitolo dedicato agli impianti stazionari, in particolare quelli a legna, contiene informazioni errate e opinabili.”

Alla critica mossa da Federlegno, che nella sua presa di posizione fa poi riferimento in particolare alle PM10, mettendo in dubbio le misure riguardanti gli impianti a legna, si può dire che in effetti il settore delle polveri

sottili è oggetto di costante studio. Tutte le ricerche finora conosciute, però, mettono vieppiù in luce l'incidenza della combustione della legna sulla concentrazione di polveri sottili e la loro pericolosità. Ancora durante un recente simposio sull'energia prodotta con la legna¹, è scaturito che la tossicità cellulare dovuta alle PM prodotte da veicoli diesel è superiore alla tossicità riscontrata a causa degli impianti a legna automatici. La tossicità cellulare dovuta però alle polveri prodotte da impianti a legna mal funzionanti (come i caminetti e gli impianti non omologati), è di circa 10 volte superiore a quella causata dalle polveri prodotte da veicoli a diesel. Queste considerazioni giustificano ulteriormente le misure contenute nel PRA.

Tutti i provvedimenti proposti sugli impianti a legna, sono stati inoltre recentemente confermati dalla modifica dell'OIA in consultazione e che entrerà in vigore presumibilmente in luglio del 2007. Tutte le conclusioni alle quali il PRA giunge, sono quindi in sintonia con quelle tratte dalla Confederazione e sono frutto di studi commissionati dal Dipartimento del Territorio, messi a disposizione delle parti interessate.

- “Il numero di 30'000 impianti a legna indicato nel PRA appare sottostimato.”

Questa considerazione e altre riferite alla misura IS3.5 “Estensione del catasto degli impianti di combustione a tutti gli impianti a legna”, dimostrano che l'elaborazione di un catasto, per quanto oneroso, è necessario.

- “Le valutazioni inerenti ai vettori del traffico autostradale, che dovrebbero maggiormente mettere in luce il ruolo determinante dell'autostrada in relazione all'inquinamento da ossidi d'azoto, non sono sufficientemente documentate e approfondite.”

Le valutazioni sul ruolo del traffico pesante e quello di transito autostradale sono state ampiamente approfondite nell'ambito della preparazione del Piano di risanamento dell'aria del medrisiotto, PRAM, dove l'influsso di queste componenti sono state accuratamente valutate e a cui si rimanda. Osservando i dati sul traffico, ci si rende comunque velocemente conto che il traffico motorizzato sull'autostrada non è solo dovuto al traffico di transito. Secondo i conteggi del 2005, infatti, i volumi medi annui al giorno sono stati²:

A2 Galleria San Gottardo	16'069
A2 Lavorgo	20'815
A2 Monte Ceneri	37'179
A2 Grancia	61'682
A2 Mendrisio sud	48'524
A2 Brogeda dogana turistica	24'595 (dati del 2000)

Le cifre mostrano che oltre al traffico di transito esiste un traffico interno da non sottovalutare e sul quale è necessario agire per migliorare la qualità dell'aria.

Le misure del PRA e in particolare quelle per il traffico motorizzato, sono quindi pertinenti e necessarie per migliorare la qualità dell'aria in Ticino.

- “I singoli provvedimenti appaiono sovente molto generici nelle modalità di realizzazione, nelle competenze e negli aspetti di finanziamento.”
- “La Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto teme che la mancanza di congruenza tra le due basi legali (PRA e PRAM) vincolanti per l'autorità possa creare situazioni dubbie e, in ultima analisi, generare ritardi nell'attuazione delle misure di risanamento.”
- “Il capitolo sulla mobilità appare più generico e vago rispetto alla natura concreta e dettagliata dei provvedimenti concernenti gli impianti stazionari, in particolare nel settore del traffico stradale le misure contengono solo pochi dettagli sulle modalità di applicazione e sui termini.”

In effetti le misure del PRA hanno volutamente una forma snella ed essenziale, anche se completa, e sono comunque state, rispetto al PRA 1991-1992, maggiormente sviluppate. Lo scopo è quello di disporre di direttive sintetiche ma vincolanti, valide per l'intero cantone, al di là delle peculiarità locali. Per quanto riguarda le misure legate al traffico motorizzato, nel PRA che funge da documento mantello, sono sviluppate in modo tale da permettere ai piani di risanamento locali di affrontare con maggior dettaglio i provvedimenti idonei per le singole regioni. In questo senso non esiste un'incongruenza tra le basi legali; i Piani di risanamento dell'aria regionali concretizzano i provvedimenti generali del PRA e possono proporre misure ad hoc per la regione d'influenza.

- “La misura riguardante la tassazione dei posteggi è vista come una penalizzazione aggiuntiva dei parcheggi pubblici e privati (...), i costi supplementari lederebbero la libertà individuale.”
- “Dall'altra parte, il termine 2010 per il regolamento deve essere sensibilmente accorciato.”

I termini per la realizzazione e del regolamento sono realistici, essendo questo uno strumento che necessita di concertazioni, consultazioni e soprattutto risorse per l'elaborazione prima e l'applicazione poi di questo strumento.

Alla base del regolamento vi è l'articolo 2 della Legge sulla protezione dell'ambiente: “Le spese delle misure prese secondo la presente legge sono sostenute da chi ne è la causa.” (principio di causalità), che rimette

¹ 9. Holzenergie-Symposium, 20 Oktober 2006, ETH Zürich

² “Il traffico nel 2005”, Sezione della Mobilità, agosto 2006

equilibrio nella suddivisione delle responsabilità.

Riteniamo inoltre, che, come suggerito da svariate parti, gli introiti dei posteggi a pagamento dovrebbero andare a nutrire un fondo per l'ambiente con il quale sostenere ad il trasporto pubblico, azioni di sensibilizzazione, azioni nell'ambito della protezione ambientale, eccetera. Questo aspetto può essere formalizzato con il regolamento in questione.

- “Mancano riferimenti a possibili misure fiancheggiatrici per il trasferimento su rotaia del traffico merci, come l'introduzione di una borsa dei transiti.”

Prendendo posizione sul progetto di Legge sul traffico merci, il Consiglio di Stato si è espresso a favore delle condizioni formulate nell'attuale Legge sul trasferimento, mettendo in luce l'importanza di mantenere e potenziare le misure fiancheggiatrici.

Nella presa di posizione all'attenzione del DATEC, è stata ribadita la necessità di mantenere gli obiettivi fissati sia per quanto riguarda i numeri di passaggi, sia per quanto concerne la tempistica. E' stata inoltre ribadita la posizione favorevole per l'introduzione di una borsa dei transiti.

PROPOSTE ALL'ATTENZIONE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

L'Ufficio della protezione dell'aria

- sentite le divisioni coinvolte nella consultazione preliminare ed interna all'amministrazione cantonale del PRA
- valutate le osservazioni pervenute dalla consultazione esterna del PRA

ritiene che il **Piano di risanamento dell'aria 2007 – 2016 vada adottato dal Consiglio di Stato nella versione presentata del febbraio 2007**, ritenuto che diverse schede hanno subito una variazione rispetto alla versione posta in consultazione:

IS1.1.	Inserito nelle basi legali il riferimento al regolamento cantonale di applicazione dell'OIAAt, modificato l'indicazione dei costi
IS1.2	Inserito nelle basi legali il riferimento al regolamento cantonale di applicazione dell'OIAAt
IS1.3	Inserito nelle basi legali il riferimento al regolamento cantonale di applicazione dell'OIAAt
IS1.4	Precisazione sulle modalità d'attuazione
IS2	Modificato il testo dell'introduzione; inserito un riferimento ai costi per il forno incenerimento CDA Lugano
IS3.1	I termini sono stati aggiornati e nei costi è stato proposto che il Cantone contribuisca alla loro rapida diffusione tramite una campagna di promozione .
IS3.2	Precisato il numero d'impianti esistenti
IS3.3.	Precisato il numero d'impianti esistenti
IS3.5	Precisate le competenze, rivalutati i costi per impianto
IS3.6	Scheda eliminata, in quanto nel frattempo è stata posta in consultazione la relativa modifica dell'OIAAt oggetto della scheda stessa.
IS3.7	Rinominata IS3.6
IS4.2	Già "Estensione della direttiva aria cantieri a tutte le macchine da cantiere", ora Estensione della Direttiva aria cantieri ai cantieri di tipo A". La scheda prevede l'istallazione di filtri contro il particolato per tutte le macchine da cantiere di potenza superiore a 37 kWh. Sono stati adeguati i termini.
IS5.1	Precisato il termine impianti con impianti di processo, rispettivamente industriali e artigianali
IS5.3	Precisato il numero d'impianti esistenti
IS5.6	Scheda eliminata in considerazione della risposta del Consiglio Federale in merito
IS6	Precisato nel testo introduttivo il contributo provocato dalle emissioni dell'agricoltura
IS6.1	Modificato il termine d'attuazione (2010 -> 2016)
IS6.2	Precisazione sulla tipologia d'impianti coinvolti
IS7.1	Modificati i termini d'attuazione (2016), indicazione relativa ai costi (rimando ai PF)
IS7.2	Modificati i termini d'attuazione (2016), indicazione relativa ai costi (rimando ai PF)
IS7.3	Indicazione relativa ai costi (rimando ai relativi crediti quadro di 4.8 e 10 Mio franchi)
IS7.4	Eliminato il riferimento agli impianti a gas, indicazione relativa ai costi (rimando ai relativi crediti quadro di 4.8 e 10 Mio franchi)
TR1	La definizione di grandi generatori di traffico (GGT) è stata specificata
TR1.1	Adeguati i termini
TR1.2	Inserita l'indicazione relativa ai costi della realizzazione del provvedimento
TR1.3	Inserita l'indicazione relativa ai costi della realizzazione del provvedimento
TR1.4	Inserita nei termini la precisazione che si tratta di una misura transitoria
TR2.1	Inserito il riferimento alla recente sentenza del TF sulle zone 30
TR3.6	Precisato il titolo con aggiunta di posteggi privati "ad uso pubblico o aziendale"; adeguati il termine (2010 ->2012)
TR6.1	Adeguato il termine di realizzazione (1.1.2007 -> 1.1.2008), inserita la precisazione sulla crescita in giudicato della modifica di legge
TR6.2	Modificati i termini di realizzazione (2007-2009 -> 2009-2011)
TR7.1	Nelle basi legali indicata la necessità di elaborare un decreto esecutivo concernente le misure d'urgenza in caso di inquinamento atmosferico; modificate le indicazioni relative alla definizione dei criteri da parte della DCPA
TR7.2	Nelle basi legali indicata la necessità di elaborare un decreto esecutivo concernente le misure d'urgenza in caso di inquinamento atmosferico e la richiesta di modifica dell'art.33 OIAAt; modificate le indicazioni relative alla definizione dei criteri da parte della DCPA
TR7.3	Modificata la descrizione della misura secondo le indicazioni della Sezione della Circolazione; Sono state integrate le manifestazioni aeree nel tipo di manifestazione qui considerato, sono stati aggiornati i termini di realizzazione estendendo il periodo di divieto inserito il contingentamento a

	livello cantonale e divieto durante i periodi di forte inquinamento nelle aree particolarmente esposte; modificati i termini (2007 -> 2008)
TR8.1	Nella realizzazione inserito il riferimento al Piano d'azione contro le PM10 del DATEC, modificato il termine (2010 ->2015)
TR9	Inserita una tabella esplicativa relativa al cambiamento d'offerta
TR9.3	Inserito nei costi il riferimento al mandato per lo studio di fattibilità commissionato alla CRTM
TR9.4	Nelle basi legali indicata la necessità di elaborare un decreto legislativo per un credito quadro da destinare alla realizzazione dei provvedimenti previsti dal PRA con cui finanziare questa misura; indicata la possibilità di elaborare altri tipi d'intervento di promozione; precisata la cifra richiesta per la promozione del TP
TR9.5	Nelle basi legali indicata la necessità di elaborare un decreto legislativo per un credito quadro da destinare alla realizzazione dei provvedimenti previsti dal PRA con cui finanziare questa misura; indicata la possibilità di elaborare altri tipi d'intervento di promozione; precisata la cifra richiesta per la promozione del TP
IT1.2	Nella realizzazione è stato inserito un rinvio alla dichiarazione d'intenti di misure comuni per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento atmosferico tra Regioni italiane e Cantone Ticino
MO1.1	Nelle basi legali indicata la necessità di elaborare un decreto legislativo per un credito quadro da destinare alla realizzazione dei provvedimenti previsti dal PRA con cui finanziare questa misura; nei costi precisata la necessità finanziaria richiesta