

del Consiglio di Stato sulle richieste formulate dal III Forum cantonale dei giovani del 16 maggio 2003 a Bellinzona sul tema “L’ecologia: il nostro impegno per assicurare un mondo più vivibile ai giovani di domani”

Abbiamo il piacere di sottoporre all’attenzione del Parlamento cantonale e del Comitato direttivo del Forum cantonale dei giovani il nostro Rapporto sulle risoluzioni decise il 16 maggio 2003 dall’Assemblea plenaria del III Forum cantonale dei giovani. Durante i lavori del Forum, il Consiglio di Stato è stato rappresentato dal signor Marcello Bernardi, Direttore della Divisione dell’ambiente, nonché Coordinatore del Dipartimento del territorio. Qui di seguito prendiamo posizione sulle singole richieste.

1. IL TRAFFICO

Centri urbani

Creazione di una rete di “park and ride”: tramite una serie di provvedimenti adeguati bisogna consentire e rendere conveniente il parcheggio dei veicoli fuori dalle città e l’accesso al centro con i mezzi pubblici (la città di Lugano sta cominciando a muoversi in questa direzione e chiediamo si proceda al più presto anche negli altri centri). Si potrebbero chiudere i maggiori centri urbani al traffico privato e costruire degli autosili fuori dai centri, il cui pagamento potrebbe venire abbinato ad una giornaliera per i mezzi pubblici cittadini, rigorosamente ecologici. Chiediamo inoltre che si preservino anche i nuclei dei piccoli paesi, evitando quanto possibile che siano attraversati dal traffico. All’interno degli abitati potranno ovviamente circolare i veicoli di soccorso e di servizio.

In effetti la mobilità nei centri urbani può essere gestita in modo efficiente ed ecologico promuovendo l’uso intermodale dei mezzi di trasporto (posteggi periferici combinati con i trasporti pubblici). Questo modo combinato di spostarsi si rivolge a un segmento di utenza non vasto ma in crescita, soprattutto nei centri urbani di una certa importanza. Accanto al promovimento degli spostamenti intermodali, il Cantone e le Commissioni regionali dei trasporti sostengono inoltre azioni per un maggior uso dei trasporti pubblici e degli spostamenti quotidiani in bicicletta e a piedi.

Conveniamo anche sull’obiettivo di preservare i nuclei dei piccoli paesi evitandovi il traffico di transito. La rete stradale è suddivisa in strade di traffico (solo le arterie principali dove lo scorrimento del traffico è prioritario) e in strade di quartiere (strade al servizio dell’insediamento, dove la vita di quartiere, i pedoni, le biciclette, gli attraversamenti, la sicurezza sono prioritari). Sulle strade di quartiere è indicata l’introduzione della limitazione della velocità a 30 km/h.

Nuove strade

Siamo contrari alla costruzione di nuove strade come soluzione al problema dell'eccessivo traffico su alcuni assi stradali. Siamo contrari al raddoppio della galleria autostradale del San Gottardo, alla costruzione della superstrada Stabio-Gaggiolo, alla bretella di Rancate, alla variante 95 del piano di Magadino (anche per motivi legati all'agricoltura e alla salvaguardia di uno dei luoghi verdi coltivati più ampi del Cantone).

La realizzazione di nuove strade deve essere giustificata dal punto di vista del sistema dei trasporti, del territorio, dell'ambiente e della socialità, secondo i principi dello sviluppo sostenibile.

Per quanto riguarda i tratti stradali: A2-A13 sul piano di Magadino, A394 tra Stabio e il Gaggiolo e la bretella di Rancate, rileviamo che gli stessi sono già stati oggetto di un attento esame secondo i criteri citati, in particolare nell'ambito degli studi dei Piani regionali dei trasporti (PRT), che ne hanno giustificato la realizzazione.

Queste opere sono integrate nei PRT e sono pure riprese nelle rispettive schede del Piano direttore cantonale.

Il completamento della rete viaria principale, così come le altre misure previste dai PRT, saranno realizzate nei prossimi anni in base alla pianificazione cantonale delle infrastrutture per la mobilità, secondo le disponibilità finanziarie.

Per quanto attiene al raddoppio della galleria stradale del S. Gottardo si richiama la presa di posizione del Consiglio di Stato del 23 agosto 2002 sull'iniziativa parlamentare Giezendanner, dove si sostiene l'avvio dei lavori di pianificazione per il raddoppio della galleria principalmente per motivi di sicurezza, di esigenze di manutenzione a medio-lungo termine e per garantire costantemente un collegamento del Ticino con il resto della Svizzera.

Domeniche senz'auto

Appoggiamo l'iniziativa delle domeniche senza auto. Questo tipo di iniziativa consentirebbe all'intera popolazione di riappropriarsi delle città e degli spazi vitali che ancora esistono all'interno delle stesse. Sarebbe perciò un'occasione importante per abbassare il livello di inquinamento e per dare la possibilità ai cittadini di abituarsi ad utilizzare i mezzi pubblici.

Indipendentemente dall'esito dell'iniziativa delle domeniche senz'auto, chiediamo al Cantone e ai Comuni una presa di posizione affinché si favorizzino giornate in cui solo mezzi elettrici o ecologici possano circolare.

Come è noto, l'iniziativa popolare del 1° maggio 1998" per una domenica senz'auto ogni stagione – una prova per quattro anni (Iniziativa per le domeniche)" è stata respinta dal popolo il 18 maggio 2003. Le misure urgenti adottate a livello locale nei periodi di forte inquinamento, quali per esempio i divieti di circolazione, favoriscono la sensibilizzazione della popolazione alla problematica della qualità dell'aria, ma contribuiscono soltanto in modo limitato a ridurre immediatamente il livello d'inquinamento, poiché vengono introdotte soltanto quando la concentrazione di sostanze inquinanti nell'aria sono già eccessive. Per ridurre in modo coerente le concentrazioni di inquinanti sono certamente preferibili le misure di prevenzione sul lungo periodo finalizzate a una riduzione delle

emissioni di inquinanti precursori. La strategia di lotta contro l'inquinamento atmosferico adottata dal Consiglio federale nel 1985 e concretizzata nell'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico segue questi principi e presuppone l'applicazione sistematica delle migliori strategie attualmente disponibili per tutte le fonti d'inquinamento.

Nonostante l'iniziativa sia stata respinta, sempre più comuni ticinesi organizzano spontaneamente delle domeniche senz'auto, solitamente in settembre. In queste occasioni, alle quali partecipano associazioni e organizzazioni attive nel campo dell'ambiente, della mobilità lenta e dei mezzi elettrici, la popolazione si riappropria per un giorno degli spazi altrimenti occupati dal traffico veicolare.

Il Cantone, per il tramite del Dipartimento del territorio e nel rispetto del diritto federale in materia di circolazione stradale, sostiene queste iniziative.

Contrassegno autostradale giornaliero

Molte persone che transitano per il Ticino usufruiscono delle nostre strade cantonali per non dover pagare il bollino autostradale, intasandole nel week-end e sfrecciando all'interno dei centri abitati aumentando in questo modo l'inquinamento (fonico e dell'aria). Ponendosi come obiettivo quello di riuscire a deviare questo traffico sull'autostrada, la proposta è quella di creare un contrassegno giornaliero per l'autostrada a un prezzo invitante (attorno ai cinque franchi).

La nuova Costituzione federale, approvata nel 1999, mantiene il principio di una tassa di utilizzazione delle strade nazionali ma non ne regola più i dettagli.

Di conseguenza il Consiglio federale dovrà presentare un progetto di nuova legge, la cui messa in consultazione è prevista per il 2004.

In questo ambito la Direzione generale delle dogane ha ricevuto il mandato di esaminare anche la possibilità di introdurre un contrassegno con validità limitata.

Va qui sottolineata la competenza federale sulla materia.

Tassa per l'inquinamento sui camion

La maggior parte dell'inquinamento è causato dagli autoveicoli, in particolare da quelli pesanti che transitano liberamente e senza troppi impedimenti fiscali sulle nostre strade. Proponiamo di aumentare le tasse per la circolazione degli autoveicoli pesanti, in modo da sollecitare l'utilizzo della ferrovia come alternativa per il trasporto delle merci e di aumentare la tassa basata sul livello di inquinamento emesso. Ai camion di vecchia immatricolazione si deve proibire l'accesso in Svizzera (questi camion oltre ad essere più inquinanti dei camion moderni risultano essere anche più pericolosi, a causa dei minori controlli regolari cui sono sottoposti). Auspichiamo che vengano evitati i trasporti inutili.

Proprio per i motivi segnalati nella risoluzione del II Forum dei Giovani è stata decisa l'introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. Sull'ammontare della tassa il Cantone non ha la possibilità di intervenire, essendo la questione di competenza federale.

La richiesta di limitare i veicoli inquinanti (in particolare gli EURO 0) è già stata fatta propria dal Consiglio di Stato.

Dalla strada alla ferrovia

Siamo fermamente convinti che sarebbe necessario deviare il traffico pesante dalla strada alla ferrovia e sosteniamo pertanto il progetto Alptransit. Per rendere più allettante la possibilità di ricorrere alla ferrovia proponiamo vengano aumentate le tasse sul traffico pesante su strada, aumentata l'offerta di trasporto su rotaie e ridotti i costi. Chiediamo inoltre di fare pressione sui paesi limitrofi affinché collaborino alla realizzazione di questi progetti internazionali.

La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) è entrata in vigore il 1° gennaio 2001 ed ha sostituito la tassa forfetaria sul traffico pesante. La tassa sarà aumentata gradualmente e, con l'introduzione della piena tariffa, produrrà un gettito di ca 1,5 miliardi di franchi all'anno. Un terzo andrà ai Cantoni e due terzi andrà alla Confederazione, che utilizzerà questi proventi per finanziare la NFTA e gli altri grandi progetti infrastrutturali dei trasporti pubblici.

Come vi è certamente noto, la Svizzera intende gradualmente trasferire dalla strada alla rotaia il massimo volume di traffico merci in transito attraverso le Alpi, allo scopo di proteggere la regione alpina dagli effetti di un'invasione di autocarri. Il trasferimento è un compito sancito dalla Costituzione federale con l'approvazione dell'iniziativa delle Alpi nel febbraio del 1994. Quest'obiettivo viene realizzato con varie misure, tra cui la già menzionata TTPCP, la legge sul trasferimento del traffico e le sue misure di accompagnamento (incentivi al fine di accrescere la produttività delle ferrovie) e l'accordo sui trasporti terrestri tra la Svizzera e l'UE (l'UE riconosce esplicitamente i nostri obiettivi e strumenti, ciò che permette di attuare il trasferimento dalla strada alla ferrovia, visto che gran parte del traffico in transito è di tipo internazionale).

2. MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICI

Informazione

Sarebbe necessario provvedere ad una campagna di sensibilizzazione sull'uso dei mezzi pubblici, per aumentarne l'utilizzo e consentirne così una diminuzione di prezzo. Per fare questo sosteniamo l'organizzazione di giornate in cui essi siano offerti gratuitamente alla popolazione, non solo nei week-end ma anche in settimana.

La richiesta parte dal principio che un aumento dell'utenza sul trasporto pubblico permetterebbe un maggiore incasso tale da diminuire i prezzi dei biglietti e degli abbonamenti.

Occorre sottolineare che il trasporto pubblico è un servizio offerto alla comunità. Alla stregua di diversi altri servizi offerti dall'ente pubblico, il trasporto pubblico è già fortemente indennizzato dalla Confederazione, dal Cantone e dai Comuni; l'utente, mediante l'acquisto di biglietti ed abbonamenti, non copre i costi completi dei servizi. Un aumento dell'utenza, ovviamente auspicabile da più punti di vista, permetterebbe invece di raggiungere su molte linee di trasporto una massa critica tale da giustificare l'aumento delle prestazioni, con servizi più intensi e quindi più attrattivi.

L'offerta di giornate gratuite rappresenta certamente una misura di sensibilizzazione alle questioni ambientali e all'uso del trasporto pubblico. Simili giornate sono state finora proposte durante un paio di fine settimana nel periodo di maggior carico da polveri fini

(smog invernale), vale a dire il sabato e la domenica, giorni in cui le imprese di trasporto hanno le capacità sufficienti per assorbire la maggiore domanda di trasporto. In settimana questo, a causa della domanda di trasporto normalmente forte (pendolari e giovani in formazione), un'offerta di questo tipo non sarebbe possibile e causerebbe molta insoddisfazione nell'utenza per il sovraffollamento dei mezzi soprattutto nelle ore di punta. Occorre anche sottolineare che le azioni puntuali di trasporto gratuito e quelle tese a ridurre i prezzi in determinate occasioni sono misure di breve termine, efficaci ai fini della sensibilizzazione, ma ininfluenti per il miglioramento dei servizi. Per migliorare l'offerta di trasporto pubblico il Cantone, d'intesa con i Comuni, prepara e realizza a scadenze regolari misure di potenziamento dei servizi (ad esempio la riorganizzazione delle linee urbane a Lugano nel 2002, la riorganizzazione delle linee regionali in varie parti del Cantone, il miglioramento graduale dei servizi ferroviari, la creazione della Comunità tariffale per abbonamenti, ...).

Centri urbani

Nei centri urbani i mezzi pubblici dovrebbero essere ecologici, per non incidere ulteriormente sull'inquinamento da gas e fonico. Chiediamo la creazione di una rete di trasporti simili al nottambus di Lugano: il nottambus è un servizio di bus con corse a costo fisso, di franchi 1.-, operante nella fascia notturna per collegare la zona urbana con la cintura extra-urbana durante i fine settimana. Questa esperienza è stata giudicata positivamente dal Municipio di Lugano ed ha ottenuto finora un ottimo successo di pubblico. Chiediamo perciò che venga proposta ed estesa alle altre realtà urbane ticinesi.

Il parco veicoli delle imprese di trasporto può essere migliorato al momento del suo rinnovamento. Ad esempio, con l'attuazione della riorganizzazione dei servizi urbani del Luganese, sono stati messi in circolazione veicoli dotati di filtri CRT, che permettono, rispetto ai normali motori diesel, un abbattimento importante del particolato fine.

Il "nottambus" a Lugano rappresenta una lodevole iniziativa sostenuta dalla Città di Lugano. La generalizzazione di questo servizio è auspicabile, ma non prioritaria rispetto alle necessità di miglioramento dell'offerta di trasporto durante tutto l'arco della giornata, sia nei centri urbani sia in periferia, per creare una rete di trasporto che stimoli concretamente il passaggio dall'auto al trasporto pubblico.

Zone extra urbane (il trasporto pubblico regionale)

Chiediamo che vengano aumentate le corse, anche nelle zone più distanti dai centri urbani, in modo da poter usufruire del servizio autobus con corse regolari, utilizzando dei mezzi più piccoli per sfruttare al meglio il numero dei posti a sedere (che in molti dei mezzi attualmente in circolazione non vengono occupati) e chiediamo di abbinare gli orari delle corse degli autopostali con gli orari delle scuole. La politica dell'abolizione delle corse per perdita di guadagno rischia a lungo termine di essere più dispendiosa a livello di qualità della vita, di salute pubblica, di rischio di incidenti (meno corse, più motorini, più scooter, più autoveicoli, più inquinamento, più incidenti stradali). Chiediamo che si valuti attentamente i vantaggi che deriverebbero da un aumento mirato e sensato dell'offerta dei trasporti pubblici rispetto ad un immediato e poco durevole risparmio economico.

Il coordinamento degli orari scolastici con quelli dei mezzi pubblici è già in atto da diversi anni. Questo ha permesso in molti casi di integrare le corse di trasporto allievi, soprattutto di scuola media, nelle normali corse di linea e grazie a questa misura, oggi, circa 3'000 allievi di scuola media e altre centinaia di scuola elementare, sono in possesso dell'abbonamento Arcobaleno, utilizzabile tutto l'anno, sfruttato molto per lo svago e il tempo libero.

Il fatto che le imprese di trasporto debbano svolgere i servizi di trasporto (su linea o speciali) per le esigenze della scuola, obbliga quest'ultime ad adattare il loro parco veicoli in modo da soddisfare tutte queste esigenze. È sbagliato credere che si possono facilmente sostituire questi mezzi con veicoli piccoli; semmai sarebbe ipotizzabile ampliare il parco veicoli anche con i mezzi più piccoli da utilizzare nei giorni e nelle ore con poca utenza, ma questo causerebbe semplicemente un forte aumento dei costi senza ottenere un reale beneficio.

Grazie ad un'attenta pianificazione dei servizi, tenuto conto anche delle esigenze della scuola, le prestazioni nelle zone periferiche non sono state ridotte, anzi, in diversi casi, esse sono state addirittura migliorate a beneficio anche di quella parte di popolazione che non dispone di un proprio mezzo di trasporto (anziani, casalinghe).

Trasporto ferroviario

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario crediamo che ci siano delle carenze nei collegamenti tra paese e paese. Chiediamo che si intervenga con le ferrovie federali svizzere affinché aumentino le corse dei treni nella fascia notturna, in modo da collegare almeno i centri urbani con una frequenza oraria. Chiediamo che le ferrovie autorizzino il trasporto delle biciclette su tutti i treni e lo rendano gratuito, o perlomeno ne riducano il costo ad un prezzo simbolico.

Sosteniamo la realizzazione, in tempi brevi, del progetto S-Bahn Ticino (TILO) e in particolare della linea Mendrisio-Varese-Malpensa, in alternativa alla costruzione di nuove strade.

Chiediamo al Cantone di interessarsi alla linea FFS in Leventina, che verrebbe svalutata con l'apertura dell'Alptransit e di favorire la reintroduzione dei treni regionali fino ad Airolo. Eventualmente si propone di valutare un'eventuale estensione di tali treni attraverso la galleria, in modo da collegarsi al sistema di trasporti d'oltre Gottardo.

Il treno è un mezzo molto comodo e molto valido per tutti quei collegamenti caratterizzati da un alto numero di utenti. Esso è tuttavia per sua natura anche molto costoso. L'introduzione di corse notturne va quindi soppesata attentamente tenuto conto del rapporto domanda di trasporto– costi.

Il trasporto di biciclette sui treni è regolato da precise disposizioni delle FFS, valide a livello svizzero, che tengono conto delle aspettative dei vari tipi di clientela e delle caratteristiche dei treni (treni per il traffico internazionale, per il traffico interno e per quello regionale). Le tariffe sono adatte ai vari scopi. Nell'ambito di azioni specifiche, si prevede di sostenere la promozione di una mobilità combinata bici-treno.

Il progetto TILO (servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia) inizierà con il cambio d'orario del dicembre 2004 e prevede la completazione dell'orario cadenzato ogni 30 minuti dei treni regionali Bellinzona – Locarno e (Biasca -) Bellinzona – Chiasso.

Seguiranno altri miglioramenti, quali la realizzazione della Mendrisio – Varese (ca. 2007) e altre misure (2009).

Il servizio in Leventina sarà svolto anche in futuro dai treni diretti del San Gottardo (un treno all'ora), completato dal servizio su gomma della linea bus Bellinzona - Airolo. Occorre sottolineare che anche la Regione Tre Valli ha l'opportunità di elaborare il proprio Piano regionale dei trasporti, nel quale confluiranno i progetti di miglioramento auspicati.

Abbonamenti

Riteniamo doveroso ridistribuire le zone dell'abbonamento arcobaleno in modo da limitare il più possibile il numero di zone da attraversare per raggiungere il centro, pensiamo che una distribuzione per distretti sarebbe più equa e funzionale. Crediamo inoltre che sarebbe interessante creare una tessera giornaliera per turisti, che permetta loro l'utilizzo di qualsiasi mezzo pubblico che circola nel nostro territorio.

L'abbonamento Arcobaleno si basa già su una generosa suddivisione in sole 20 zone per tutto il Ticino ed il Moesano. I prezzi sono mediamente inferiori a quelli validi in altre comunità tariffali simili in Svizzera. In particolare i giovani beneficiano di un abbonamento annuale, il cui prezzo è equivalente a quello di 7 mensilità, ossia il 42% di sconto! È allo studio un'estensione della comunità tariffale anche ai biglietti singoli e alle carte per più corse, quale risposta a tutte le altre esigenze di mobilità pubblica, tra cui quella turistica.

3. MEZZI ELETTRICI E ALTERNATIVI

Richieste

Chiediamo venga allargato il progetto VEL2 per la diffusione di mezzi di trasporto elettrici o poco inquinanti. Il Cantone deve provvedere ad aumentare il numero di infrastrutture disponibili per la ricarica dei mezzi elettrici e dovrebbe inoltre sussidiare ulteriormente tali iniziative. Bisogna sensibilizzare fin d'ora le grandi aziende produttrici di mezzi di trasporto a potenziare la ricerca, la sperimentazione, la produzione e l'utilizzo dei veicoli elettrici o a basso consumo.

L'attuale progetto VEL2 rappresenta già l'allargamento a tutto il territorio cantonale del primo progetto pilota che era invece riservato solo al Comune di Mendrisio e dintorni. Sulla scorta delle risorse finanziarie disponibili e con la previsione dei tagli finanziari al programma nazionale SvizzeraEnergia, per il futuro non si prevede il prolungamento di questo progetto almeno nella sua forma attuale, che contempla dei contributi diretti per l'acquisto di veicoli efficienti leggeri. Si prospetta invece la revisione del meccanismo di computo delle tasse di circolazione per favorire gli automezzi con minor consumo con eventualmente l'aggiunta di misure di accompagnamento a livello sensibilizzazione della popolazione. La realizzazione delle infrastrutture di ricarica viene già oggi sostenuta su tutto il territorio cantonale anche se la loro realizzazione spetta in primo luogo agli enti locali sia pubblici che privati, come i Comuni, i centri commerciali, eccetera. La sperimentazione e i contatti con i produttori sono di competenza dell'Ufficio federale dell'energia e devono essere condotti a livello nazionale.

4. INQUINAMENTO DELL'ARIA

Informazione

In determinati periodi dell'anno Comuni quali Varese, Como, Ponte Chiasso ricorrono alle giornate senz'auto a causa del superamento dei limiti di inquinamento consentiti. Questa misura non solo non viene adottata parallelamente nelle nostre zone (come se la frontiera politica segnasse anche il confine tra aria pura e inquinata), ma la popolazione ticinese non viene informata a sufficienza della gravità della situazione. Chiediamo di venir informati in modo completo e comprensibile sulla situazione dell'aria che respiriamo e che vengano presi tempestivamente i dovuti provvedimenti per evitare l'aggravarsi della situazione.

Il Dipartimento del territorio, per il tramite dell'Ufficio della protezione dell'aria, allestisce dei bollettini settimanali sull'inquinamento dell'aria (consultabili al sito www.ti.ch/DT/DA/SPAA/UffPA/Temi).

Informazioni in tempo reale sui valori di ozono possono essere ottenute tramite messaggi SMS (inviare il messaggio "Ozon TI" al numero 20120). Una segreteria telefonica (091 814 37 47) informa inoltre circa le concentrazioni di sostanze inquinanti del giorno precedente. Non vanno infine dimenticati gli interventi radiofonici (Rete 1 RSI) ogni lunedì mattina alle 12.20 con informazioni sulle concentrazioni di ozono della settimana precedente e previsione per la settimana successiva, il Bollettino sull'ozono ogni giorno alle 17 sulla RSI Rete 1 e i grafici settimanali sui quotidiani della Svizzera italiana.

Degno di nota è pure la recente campagna Ozono – Arcobaleno: estate 2003 e la campagna nazionale d'informazione "Ozono ok?". Il sito dell'Amministrazione dedicato all'aria fornisce inoltre tutta una serie di informazioni concernenti le immissioni e le emissioni, il materiale divulgativo consultabile, link sul tema dell'inquinamento atmosferico, ecc.

Anche la decisione del Dipartimento del territorio dell'11 agosto scorso di ridurre a 80 km/ora il limite di velocità lungo la A2 (periodo 12-17 agosto) ha principalmente avuto lo scopo di sensibilizzare la popolazione sulla problematica dell'inquinamento da ozono.

Visto quanto sopra, il Consiglio di Stato ritiene adeguata l'informazione fornita dall'Amministrazione cantonale in materia d'inquinamento atmosferico.

Eco bonus

Si dovrebbe istituire un eco bonus in base al consumo, alla cilindrata ed alla velocità degli autoveicoli, sempre per spronare i cittadini ad un uso più attento e limitato dei mezzi privati, i cui proventi andrebbero ridistribuiti alla popolazione. Chiediamo vengano aumentati i controlli sulla velocità, attraverso l'installazione di un numero maggiore di radar fissi, o che venga meccanicamente limitata la velocità massima delle autovetture, sia per una questione di sicurezza che per una questione di inquinamento.

L'iniziativa parlamentare Nussbaumer che prevedeva l'introduzione di criteri più marcatamente ambientali come base per la tassazione delle automobili è stata respinta dal Gran Consiglio. Esso ha però invitato il Consiglio di Stato "a introdurre degli

ecoincentivi per i veicoli a basso consumo secondo il principio e il metodo adottati nei Cantoni di Ginevra e Lucerna". Soluzione ritenuta più semplice. In questo senso quindi verranno avanzate proposte concrete.

Per quanto riguarda i radar fissi (oggi non presenti sul territorio cantonale), il tema è attualmente oggetto di discussione all'interno del Dipartimento delle istituzioni, che sta allestendo un progetto di messaggio.

Ripari fonici

Chiediamo che vengano aumentate le installazioni dei ripari fonici ai lati dell'autostrada e della ferrovia nelle zone abitate e che la popolazione venga informata correttamente dei danni alla salute provocati dall'esposizione prolungata ai rumori superiori alle soglie consentite.

1. Ripari fonici lungo l'autostrada

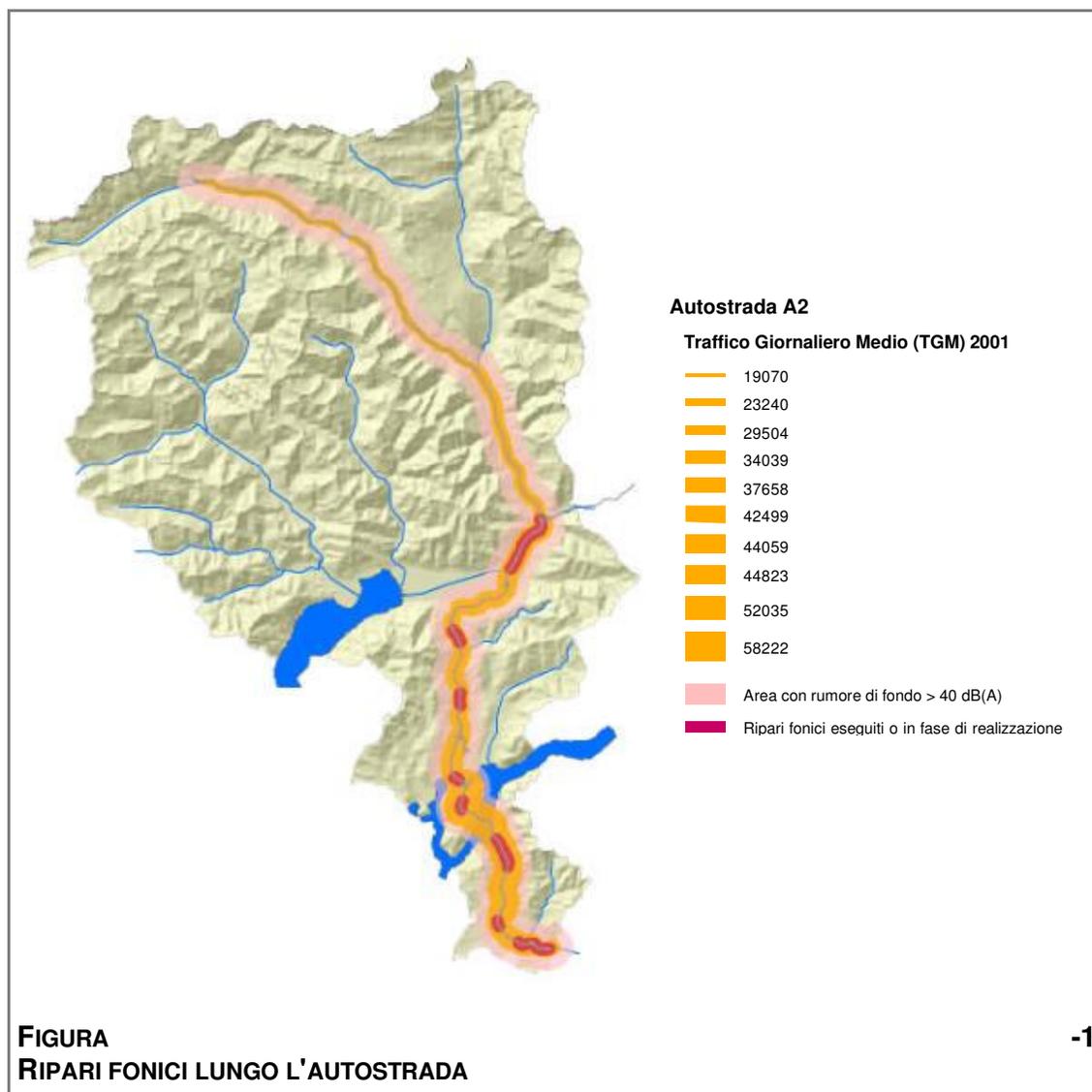
La richiesta di maggiori ripari fonici lungo l'autostrada è sicuramente una soluzione che permette di risolvere le gravi situazioni di disagio delle zone a contatto con l'autostrada stessa, colpite da immissioni foniche dirette. L'autostrada, in effetti, attraversa il Cantone in tutta la sua lunghezza e corre spesso vicino a zone densamente insediate. Il transito di veicoli, già particolarmente elevato, è in continuo aumento. La forte intensità delle emissioni foniche, data dalla velocità dei veicoli e dall'elevato numero di veicoli pesanti, l'incanalamento del rumore nelle valli e l'estensione della superficie colpita dalle emissioni fanno dell'autostrada una delle principali fonti di rumore.

Purtroppo, la particolare conformazione orografica del territorio contribuisce ad aggravare l'inquinamento fonico: il Ticino è di fatto una lunga valle i cui fianchi riflettono più volte il rumore e lo convogliano sino a distanze e a quote insospettabili. Per le zone collinari, per di più, i ripari fonici hanno un'efficacia ridotta. Il rumore non è dunque limitato alle vicinanze delle fonti di emissione, come è il caso nelle regioni di pianura, ma coinvolge anche un'importante parte del territorio in aree discoste, ritenute normalmente tranquille.

Occorre in ogni caso rilevare che qualcosa è già stato fatto. Nella figura 1 seguente sono rappresentati i ripari già eseguiti e l'impatto fonico dell'autostrada nonché il relativo traffico giornaliero medio. Da essa risulta evidente il maggiore impatto a sud del Monte Ceneri per quanto riguarda le immissioni dirette (a corta-media distanza), mentre il rumore di fondo colpisce quasi in modo uniforme lungo tutto l'asse autostradale. In effetti i reclami per immissioni moleste provengono da tutte le regioni del Cantone attraversate dall'A2.

Per ovviare alle immissioni eccessive, sul tratto a Sud di Gorduno sono stati eseguiti ripari fonici per una lunghezza totale di 22 km. Gli investimenti complessivi ammontano a 122 milioni di franchi. I costi menzionati si riferiscono unicamente ad interventi eseguiti dopo l'apertura dell'autostrada. Non tengono dunque conto dei costi derivanti dall'attuazione di colline e ripari eseguiti parallelamente alla costruzione della A2, costi in questo caso integrati in quelli di costruzione dell'opera.

I 122 milioni di franchi sono relativi agli interventi già eseguiti (Balerna, Novazzano, Mendrisio, Rancate, Melano, Maroggia, Grancia, Gentilino, Taverne, Rivera, S. Antonino, Camorino, Sementina, Monte Carasso, Bellinzona, Gorduno) o in esecuzione (Mezzovico) ed a quelli progettati ed approvati dalla Confederazione (Chiasso, Capolago). Le cifre si basano sui preventivi di progetto. Gli investimenti effettivi sono, dunque, di ca. 60 milioni mentre i restanti 62 milioni sono previsti a corto termine.



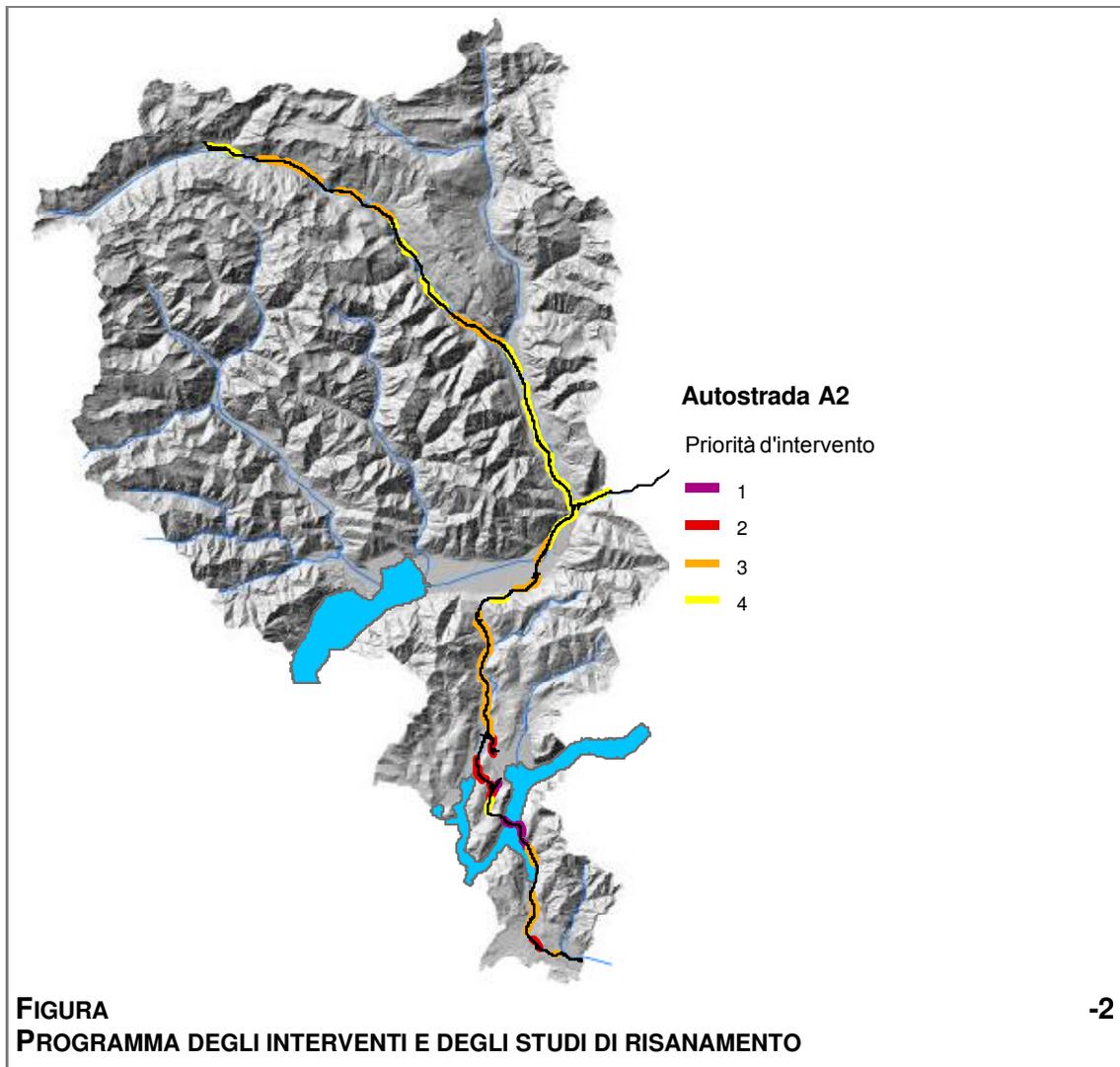
Un'analisi più approfondita dell'impatto provocato dalle emissioni foniche della A2, evidenzia che i km di autostrada che provocano immissioni superiori ai VLI sono ca. 40 (su un totale di ca. 100 km). Per i tratti con ripari già eseguiti, la situazione non è sempre ideale: da un lato va rilevato che gli interventi eseguiti prima dell'entrata in vigore dell'OIF non hanno più un'efficacia adeguata in quanto progettati con criteri insufficienti; dall'altro, benché i ripari eseguiti dopo l'entrata in vigore dell'OIF siano stati invece dimensionati in modo ottimale, le valutazioni dei costi e dei benefici hanno portato in alcuni casi a ridurre gli interventi, ammettendo così, in certe situazioni puntuali particolari, superamenti dei VLI.

Attualmente sono in allestimento diversi progetti di risanamento: Maroggia (portale) e Muzzano-Bioggio (in approvazione presso gli uffici federali), Coldrerio, Melide-Bissone, Viadotto Lugano Sud, Lamone-Gravesano-Bedano-Taverne, Mezzovico-Camignolo-Bironico-Rivera, Quinto, ecc..

Nella figura 2 seguente è rappresentato in modo schematico il programma degli interventi e degli studi di risanamento fonico lungo tutta la A2 con le priorità d'intervento (una planimetria più particolareggiata è allegata). Le priorità sono state fissate tenendo conto dell'entità delle immissioni foniche e del numero di persone esposte, nonché delle esigenze legate all'esercizio ed alla manutenzione delle strade. Quest'ultime, congiuntamente agli aspetti finanziari, condizionano in particolare i termini di esecuzione vera e propria degli interventi.

Per le tratte con priorità d'intervento 1, 2 e 3 è previsto uno studio fonico approfondito con conseguente programma di risanamento fonico dettagliato contenente gli interventi da eseguire. Per le zone con priorità d'intervento 4 è previsto unicamente uno studio fonico preliminare di massima, atto a verificare lo stato delle cose. Per queste zone attualmente non sono previsti reali interventi di risanamento fonico.

Gli investimenti potranno superare complessivamente i 200 milioni di franchi. Questi sono una stima dei costi riferiti unicamente agli interventi in progettazione ed a quelli probabili pianificati a medio-lungo termine.



2. Ripari fonici lungo la linea ferroviaria

Per quanto riguarda la linea ferroviaria, va osservato che l'applicazione è in questo caso di competenza federale, in particolare dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT). La strategia per il risanamento elaborata dalle FFS può essere così riassunta.

- In Svizzera circa 300'000 persone sono esposte ad immissioni superiori ai limiti prescritti dall'OIF. L'obiettivo è di diminuire tale numero di almeno 2/3. Per raggiungere lo scopo sono stati previsti nel 1998 2.25 miliardi di franchi.
- Gli interventi di risanamento sono di tre tipi:
 - . alla fonte, con il miglioramento tecnico del materiale rotabile (sostituzione di sistemi frenanti e carrelli molto rumorosi); in questo modo si riesce a proteggere 120'000 persone;
 - . interventi edili sulla linea di propagazione (ripari fonici) con la protezione di ulteriori 90'000 persone;
 - . nei luoghi d'immissione, con l'installazione di finestre insonorizzate.

- Per quanto riguarda i ripari fonici, va rilevato che gli indirizzi di progettazione degli stessi sono:
 - . di regola altezza massima di 2 metri, in casi eccezionali altezze superiori;
 - . un indice costo-benefici univoco per tutta la Svizzera (KNI), basato sull'entità dei superamenti e della popolazione colpita nonché naturalmente dei costi, che ne determina la lunghezza;
 - . il calcolo si basa su una prognosi di traffico che stabilisce in pratica l'emissione prevista della fonte, il cosiddetto piano d'emissione, che tiene già conto del miglioramento del materiale rotabile.

Per quanto riguarda la strategia di risanamento, date le particolari caratteristiche orografiche del territorio del nostro Cantone, le limitazioni a 2 metri d'altezza, l'adozione di KNI uniforme, contestato più volte dal Dipartimento del Territorio in sede di trattative con le FFS in quanto ritenuto troppo restrittivo e viste le premesse inadeguato, non permettono di raggiungere l'obiettivo di proteggere i 2/3 della popolazione esposta.

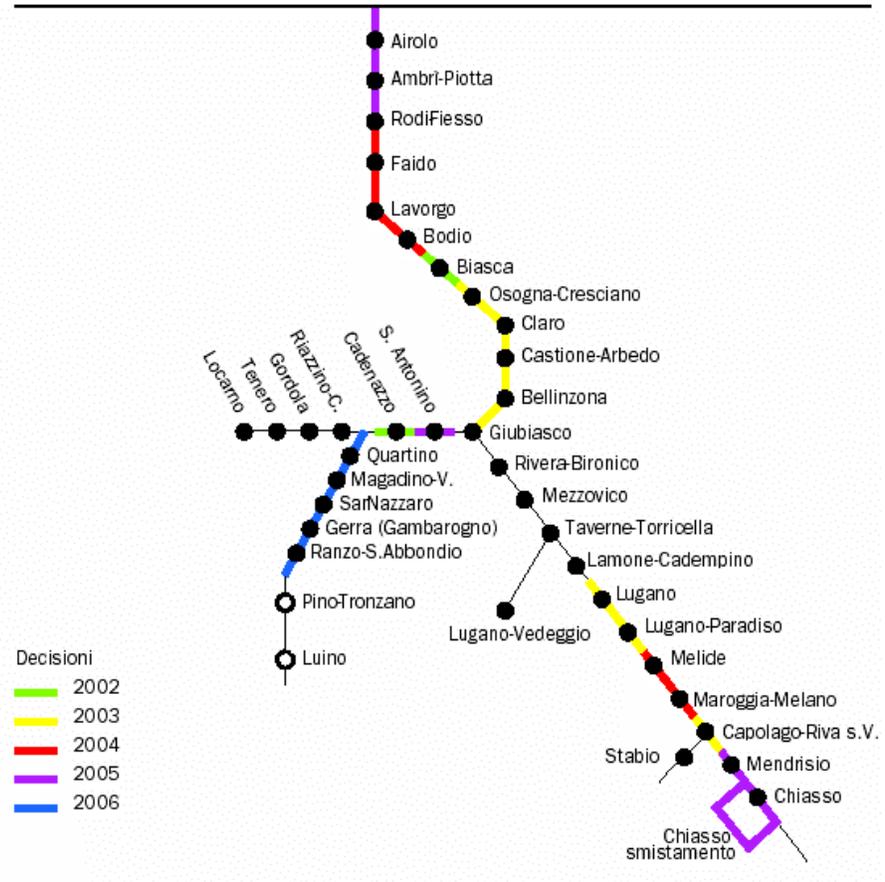
Il Consiglio di Stato, per il tramite del Dipartimento del Territorio, ha più volte fatto presente alle FFS ed all'UFT le sue perplessità in merito alla strategia ed in particolare al fatto che in Ticino l'obiettivo fissato nella legge non viene raggiunto e questo anche prima dell'approvazione da parte delle camere federali del relativo messaggio del Consiglio federale. Si è infatti richiesto, in più di un'occasione, un finanziamento supplementare per le tratte di montagna, in particolare lungo il corridoio Huckepack, in modo da poter intervenire più incisivamente di fronte a situazioni topografiche locali specifiche; la deroga al KNI per queste situazioni, consentendo, pur comprendendo la difficoltà d'inserimento paesaggistico di pareti foniche superiori ai 2 metri e la volontà delle FFS di mantenere un servizio di qualità permettendo ai passeggeri di ammirare il panorama, interventi eccezionali (coperture parziali o totali, colline, terrapieni, ecc.).

A queste richieste si aggiungono quelle dei Comuni particolarmente toccati dal rumore ferroviario. Alcuni di essi, citiamo il caso di Paradiso, hanno presentato dei progetti alternativi a quelli delle FFS, sicuramente maggiormente efficaci ma nel contempo più onerosi dal lato finanziario. Il Dipartimento del Territorio ha sempre appoggiato queste iniziative ed ha ottenuto che sia le FFS che l'UFT dessero una loro adesione affinché siano costituiti dei gruppi di lavoro ad hoc, nei quali le parti direttamente interessate, FFS, Cantone e Comune, possano operare in stretta collaborazione. Questi gruppi avranno il compito di elaborare in modo concordato un progetto, di valutarne l'efficacia ed i costi, di definire la partecipazione finanziaria degli enti interessati, in modo da soddisfarne, nel limite delle possibile, le varie esigenze e gli interessi degli stessi. In questo modo si potrebbe riuscire ad accelerare l'esecuzione dei ripari stessi, evitando raggiunto il consenso, opposizioni e ricorsi.

Le priorità ed i termini temporali di intervento previsti dall'UFT sono indicati nella figura seguente.

Scadenze, stabilite dalle FFS, per la presentazione dei piani d'intervento per il risanamento fonico della ferrovia
Figura 5.8

Fonte: FFS (2000), modificato



3. Informazione

Il servizio competente, l'Ufficio prevenzione rumori, si è sempre adoperato nel promuovere e fornire un'informazione adeguata sugli effetti sulla salute dell'esposizione ad immissioni foniche moleste.

4. Conclusioni

Quanto richiesto dal forum, come evidenziato in precedenza, viene già portato avanti dai servizi competenti. Purtroppo la complessità della problematica e delle procedure, nonché l'entità degli investimenti necessari al raggiungimento dell'obiettivo di ridurre le immissioni foniche in una situazione territoriale come quella ticinese, ne rallentano notevolmente la messa in opera.

5. CORSIE CICLABILI

Chiediamo che venga migliorata e allargata la rete di corsie ciclabili sia all'interno dei centri urbani sia lungo le vie di comunicazione. Non basta mettere i cartelli che segnalano l'esistenza delle corsie ciclabili perché queste esistano. Dopo l'installazione dei cartelli si deve provvedere a demarcare la linea di protezione dei ciclisti. Da un reportage pubblicato su un quindicinale ticinese qualche mese fa risulta per esempio che sui 16 chilometri di ipotetica pista ciclabile (pubblicizzata

dall'opuscolo dell'ente del turismo) che dovrebbe collegare Mendrisio a Morcote solo poco meno di 5 chilometri sono percorribili su corsia ciclabile mentre gli altri si percorrono, non senza difficoltà, su una normale strada cantonale altamente trafficata.

Lo sviluppo della circolazione delle biciclette è uno degli obiettivi del Cantone. Intanto però si constata che l'insieme dei ciclisti non è omogeneo: vi sono i ciclisti sportivi (i quali desiderano percorsi con fondo asfaltato percorribili a velocità elevate), i ciclisti escursionisti (i quali desiderano percorsi attraenti, variati, nella natura e nei nuclei, lontani dalle correnti intense di traffico. Sono spesso gruppi, scuole e famiglie con bambini, che mettono l'accento su un'offerta sicura, amena, e che accettano anche strade non asfaltate) e i ciclisti che usano la bicicletta per i loro spostamenti utilitari quotidiani, per recarsi a scuola, al lavoro, a fare acquisti, sport, sbrigare faccende, ecc.

I tre gruppi di ciclisti che abbiamo individuato non hanno esigenze univoche, relativamente all'infrastruttura viaria.

Il Cantone si è impegnato a creare una serie di 5 itinerari ciclabili per gli escursionisti, itinerari che toccano tutte le parti del Cantone. Per ora sono stati realizzati i percorsi da Airolo a Chiasso, con diramazione da Bellinzona ad Ascona, e il percorso della Valle di Blenio, dal Lucomagno a Biasca. È in progettazione e in costruzione il percorso della Valle Maggia, da Locarno a Caviglioglio. Seguiranno, per la necessità di diluire gli impegni finanziari, i percorsi nel Luganese (da Tesserete a Ponte Tresa) e nel Mendrisiotto (da Stabio a Chiasso). Le parti realizzate costituiscono l'intervento prioritario, altre miglione seguiranno.

I ciclisti veloci hanno a disposizione la rete stradale cantonale (escluse le autostrade) e le reti comunali. Su tali strade essi sono considerati utenti a pieno diritto, secondo la Legge federale sulla circolazione stradale.

Cantone e Comuni si adoperano per diminuire la pericolosità dei percorsi e aumentarne il comfort.

Negli agglomerati le Commissioni regionali dei trasporti sostengono lo sviluppo della circolazione ciclistica, in particolare sulle vie di poco traffico e su appositi collegamenti misti pedonali e ciclabili. Nella circolazione urbana, agli incroci e ai semafori, tengono conto della presenza degli utenti a due ruote e nei punti attrattivi (Stazioni, fermate dei trasporti pubblici, scuole, centri città, centri di svago, ecc.) offrono un buon numero di posteggi per biciclette.

6. SPRECHI, RIFIUTI E RICICLAGGIO

Sensibilizzazione

Affinché azioni quali la raccolta differenziata dei rifiuti (compresa l'eliminazione degli scarti vegetali domestici) possano funzionare efficacemente su tutto il territorio è indispensabile che i Comuni offrano le infrastrutture necessarie. Chiediamo perciò al Cantone che sostenga i Comuni creando dei centri regionali di raccolta. La sensibilizzazione a nostro modo di vedere dovrebbe avvenire già a livello delle scuole elementari.

Siamo convinti inoltre che bisognerebbe cercare di unificare la forma e la composizione degli imballaggi in modo da poter favorire il riciclaggio e la raccolta. L'uso del PET dovrebbe essere limitato (infatti per riutilizzare una bottiglietta bisogna fonderla e riformarla), per essere in parte sostituito da un uso intelligente

del vetro; ovvero avere solo pochi tipi standard di bottiglie e imballaggi, ma utilizzati per svariati scopi, mettendo d'accordo sia produttori che consumatori.

Concordiamo pienamente con le richieste fatte precisando però quanto segue.

Occorre innanzitutto dire che il Cantone ha delegato la competenza della raccolta sia dei rifiuti urbani sia degli scarti vegetali ai Comuni (Art. 3 del Decreto esecutivo sulla raccolta separata e il riciclaggio dei rifiuti del 21 ottobre 1987 - art. 1 del Decreto esecutivo concernente il divieto dei fuochi all'aperto e il compostaggio degli scarti vegetali). In questa competenza data ai Comuni figura anche la pianificazione, la realizzazione e la gestione di centri di raccolta oggi anche denominati eco-centri, isole ecologiche o piazze di raccolta.

I Comuni, a loro volta, possono consorziarsi per l'esecuzione di provvedimenti di loro competenza (art. 9 della Legge d'applicazione della Legge federale contro l'inquinamento delle acque del 8 ottobre 1971).

In Ticino esistono 12 Consorzi di raccolta rifiuti che raggruppano ca. 140 Comuni medi e piccoli (ca. il 25% della popolazione) di cui alcuni già oggi possiedono dei centri regionali per la raccolta dei rifiuti da eliminare e da riciclare (per es. Consorzio Valle Maggia, Servizio raccolta rifiuti intercomunale del Gambarogno, Consorzio nettezza urbana Biasca e Valli). Nell'immediato futuro sono previsti altri centri regionali intercomunali per la raccolta di rifiuti urbani riciclabili (ad es. Personico, Bodio e Giornico).

Per quanto concerne invece il compostaggio degli scarti vegetali segnaliamo la presenza di piazze intercomunali come ad esempio quella di Viglio per 3 Comuni, quella di Rancate per 17 Comuni e quella di Locarno Piano per 11 Comuni.

Il sostegno del Cantone per quanto riguarda le raccolte separate viene concretizzato tramite la partecipazione ai costi d'acquisto delle attrezzature necessarie (art. 10 DE del 21 ottobre 1987, modifica del 7 gennaio 2002), tramite l'organizzazione di giornate informative per i Comuni, ditte, associazioni, ecc. e la pubblicazione dei dati quantitativi e finanziari su internet (<http://www.ti.ch/DT/DA/SPAA/UffIDR/Temi/default.htm>) e sul trimestrale dati e società dell'Ufficio cantonale di statistica, dati raccolti nell'ambito del censimento annuale sui rifiuti.

La sensibilizzazione a livello di scuole elementari viene per contro svolta, in modo continuo e capillare, già a partire dal 1991, dall'Ente smaltimento rifiuti del Sottoceneri tramite il proprio personale specializzato e in collaborazione con il settore scolastico e con il nostro Dipartimento.

Il tema degli imballaggi è invece di stretta competenza della Confederazione. Segnaliamo a questo proposito l'Ordinanza sugli imballaggi per bevande del 5 luglio 2000. In effetti è la Confederazione che definisce quali prodotti e quali sostanze sono vietate perché potrebbero caricare in modo eccessivo l'ambiente o perché per il loro smaltimento non si conoscono metodi rispettosi dell'ambiente. Per promuovere lo smercio di analoghi prodotti riciclati, le Direttive federali limitano l'impiego di determinati materiali e prodotti e prescrivono quali rifiuti devono essere consegnati separatamente per il riciclo (per es. carta, vetro, oli esausti, pile, apparecchi elettrici.). Di competenza federale sono pure l'emanazione di prescrizioni sul trattamento dei rifiuti urbani, sul traffico di rifiuti pericolosi, sull'uso di alcuni concimi a base di rifiuti come i fanghi di depurazione e gli scarti vegetali ed infine la conclusione di Accordi internazionali riguardo il loro trattamento e trasporto (per es. Convenzione di Basilea).

Scuole e amministrazioni pubbliche

Ci sembra doveroso fare uso di carta riciclata nelle scuole e nelle amministrazioni pubbliche così come garantire una raccolta differenziata all'interno degli istituti.

Da anni ormai, il Governo cantonale, per l'Amministrazione (AC) e le Scuole cantonali (SC), ha intensificato gli sforzi in ambito di rispetto dell'ambiente riferito in particolare al materiale cartaceo ed al contenimento degli sprechi.

L'uso di carta riciclata è viepiù aumentato e si è esteso alla maggior parte degli articoli utilizzati.

Ecco i dati essenziali:

- il 90% circa delle buste (tot. 6.100.000 l'anno) distribuite ed utilizzate sono in carta riciclata;
- quasi la totalità del materiale di cartoleria (scatole, contenitori, mappette, carta da pacco, classatori, separatori, rubriche, ecc.) è fabbricata con carta riciclata;
- tutti gli articoli di pulizia ed igiene sono fabbricati con carta riciclata;
- tutto il materiale relativo ad elezioni e votazioni è costituito da carta riciclata e da carta ecologica (senza cloro e senza azzurrante ottico).

Per la carta da lettera (e altra), che gradualmente viene sostituita per tutti i servizi dell'AC dall'equivalente in formato elettronico, si è voluto fare un passo in più.

Da una parte si sono tenute in considerazione la salute degli operai che la fabbricano e l'inquinamento dell'acqua, dall'altra si son volute salvaguardare sia la conservabilità nel tempo della carta stessa, sia l'usura-manutenzione delle macchine (stampanti e fotocopiatrici) che producono o riproducono lo stampato necessario. Condizioni queste non assicurate dalla carta riciclata che necessita di prodotti chimici per il suo recupero-lavaggio, la cui fibra corta non garantisce adeguata stabilità (tendenza all'ondulamento), conservabilità e che rende difficoltosa la stampa recto-verso, causando inceppamenti e più frequenti servizi di manutenzione-sostituzione. In questo senso, da oltre 10 anni, la maggior parte della carta distribuita e utilizzata dall'AC (tot. 65.000.000 di fogli l'anno), è fabbricata con lavorazione priva di cloro e non sbiancata con l'uso di azzurrante ottico chimico (candeggina). Consulenti e specialisti ci assicurano come questa carta, allora all'avanguardia, sia ancora oggi una delle più rispettose dell'ambiente attualmente in circolazione a dei costi concorrenziali, vista anche la mole delle nostre ordinazioni. Per le SC, che per il momento, per questioni finanziarie, optano ancora per la carta bianca normale, stiamo testando una partita di 200.000 fogli di carta FSC. Teniamo tuttavia a precisare che, anche se non ancora certificata FSC, la carta da noi utilizzata è di buona qualità ecologica, proveniente da "selvicoltura sostenibile".

Oltre a quanto precede, segnaliamo i seguenti altri provvedimenti o situazioni volute, sensibili di ridurre l'utilizzo di carta:

- Il sito Web cantonale (www.ti.ch) è in continua espansione e, più importante ancora, in aumento costante il suo utilizzo (Internet) da parte della popolazione. Progetti di e-government sono in fase di attuazione per incrementare ancora di più l'uso di questa tecnologia favorendo parimenti la relazione non cartacea Stato-Cittadino;
- Accanto ad Internet si sono sviluppati altri strumenti Web quali Intranet ed Extranet, per il dialogo all'interno dell'AC e delle SC e per il dialogo con altri Enti locali (Comuni, ecc...), categorie professionali e altri;

- La disponibilità della rete telematica cantonale estesa a tutto il territorio, favorisce l'utilizzo, ormai generalizzato ed insostituibile, della posta elettronica (invece che della corrispondenza cartacea) da parte delle migliaia di collaboratori dell'AC e delle SC;
- Nell'ambito della sostituzione (più o meno quadriennale) del parco macchine dell'AC e delle SC (oltre 8000 Personal Computer), sono stati predisposti appositi accordi con i fornitori nel senso che gli imballaggi vengono ritirati da quest'ultimi per un intelligente riutilizzo;
- Anche la strategia adottata, di fornire sempre più e dove è possibile, delle stampanti e fotocopiatrici dipartimentali (con possibilità di stampa recto-verso) invece di quelle personali, ha portato e porterà sempre più al contenimento del consumo di carta;
- I documenti in formato PDF sono ormai assurti a standard per l'AC;
- Nell'ambito dei corsi di formazione ed aggiornamento professionale erogati ai dipendenti, si tende a sensibilizzare sugli inconvenienti della conservazione di materiale cartaceo, che evidentemente non sono limitati allo spreco delle possibili e molteplici riproduzioni, bensì anche alle spese di stoccaggio e reperibilità;
- E' stata predisposta una raccolta separata dei rifiuti prodotti dagli uffici dell'AC. Ogni locale-ufficio è dotato di un cestino a doppio scomparto, per la raccolta e la separazione della carta, destinata ad essere riciclata, dal resto dei rifiuti da distruggere;
- Un numero sempre maggiore di pubblicazioni edite da servizi dello Stato, è stampato su carta rispettosa dell'ambiente. I nostri servizi centrali si preoccupano di fornire la carta necessaria alle tipografie incaricate di eseguire lavori per l'AC;

inoltre,

- Il Parlamento cantonale ha attualmente all'esame per decisione un Messaggio governativo riguardante un grosso progetto di Gestione elettronica documentale (GED). Se approvato, permetterà all'AC di iniziare la fase d'implementazione e messa in produzione, in diversi servizi trasversali a tre Dipartimenti dell'AC. Evidentemente gli obiettivi del progetto sono di migliorare notevolmente i flussi di lavoro, accorciando i tempi di risposta e parimenti di non più necessitare della messa in flusso di documenti cartacei. Questo nuovo strumento verrebbe in seguito, gradualmente, esteso agli altri servizi dell'AC.

Raccolta differenziata

Non è sufficiente imporre divieti o esporre cartelli che invitino la gente a separare i rifiuti: finché non se ne spiega l'importanza e non si provvede a consentire a tutti di effettuare tale separazione senza troppi disagi, non si otterranno risultati apprezzabili.

Malgrado i buoni risultati finora ottenuti (ca. 37% di raccolte separate nei Comuni pari alla media federale) il Cantone tramite il Gruppo di lavoro Info rifiuti istituito dal Consiglio di Stato in dicembre del 2001 ritiene che vi siano ancora margini di miglioramento in particolare nella categoria della carta e cartone. Segnaliamo la prossima giornata informativa per Comuni, ditte, associazioni, ecc. che si terrà il 19 novembre a Giubiasco nella quale verranno analizzati in dettaglio le problematiche relative alla raccolta, separazione e riciclaggio indicando eventuali strategie e sistemi innovativi.

Grazie al contributo della RTSI nel corso della primavera 2003 sono stati realizzati e mandati in onda 5 videoclip artistico-informativi concernenti il riciclaggio di carta, vetro,

scarti vegetali, legname e apparecchi elettrici ed elettronici. Nell'autunno 2003 è prevista la messa in onda di altri 5 videoclip sul riciclaggio di altri rifiuti. È intenzione del GL Info Rifiuti utilizzare questo materiale nella sensibilizzazione a livello scolastico.

Tassa sul sacco

Chiediamo che venga pensata e realizzata al più presto una tassa cantonale sul sacco, in collaborazione con le autorità del Moesano.

L'introduzione a livello cantonale di una tassa sul sacco, quale misura per la riduzione alla fonte dei rifiuti e la promozione del riciclaggio, è stata respinta dal Parlamento nell'ottobre del 2001. Dopo la decisione del Gran Consiglio di rinunciare a introdurre la tassa a livello cantonale, un numero crescente di Comuni ha dimostrato interesse o la volontà di introdurre la tassa sul proprio territorio. Una direttiva dell'Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio (Finanziamento conforme al principio di causalità dello smaltimento dei rifiuti urbani) fornisce consigli utili per la preparazione del regolamento comunale.

Attualmente in Ticino sono 8 i Comuni (ca. 32'000 abitanti) che applicano la tassa sul sacco (o tassa sul volume) mentre nel corso del 2003 Caslano introdurrà quale primo Comune ticinese la tassa sul peso. Vale la pena ricordare che sono diversi i Comuni e consorzi di raccolta in Ticino che ne stanno valutando l'introduzione, mentre nel Moesano la tassa sul sacco è in vigore già dal 1 ottobre 2002.

Sulla base dei risultati ottenuti dai citati Comuni, spetterà al Consiglio di Stato di valutare l'opportunità, dopo che l'introduzione a livello cantonale di una tassa sul sacco quale misura per la riduzione alla fonte dei rifiuti e la promozione del riciclaggio era stata respinta dal Parlamento nell'ottobre del 2001, di riproporre l'introduzione a livello cantonale di un sistema di finanziamento conforme al principio di causalità.

7. STAND DI TIRO ED ESERCITAZIONI MILITARI

Richieste

Chiediamo che gli stand di tiro vengano insonorizzati e costruiti in zone extra urbane e chiediamo che le esercitazioni militari con armi leggere avvengano in poligoni insonorizzati. Chiediamo che le esercitazioni militari con armi pesanti effettuate in ampi spazi pubblici vengano abolite o controllate nell'interesse dell'ambiente, considerando il forte impatto ambientale causato dalle stesse.

• *Stand di tiro*

I poligoni di tiro a suo tempo erano stati realizzati in luoghi discosti e, per disposizioni federali, ogni Comune doveva disporre del suo impianto da assegnare alla Società di tiro e ai tiratori locali. A causa della forte espansione edilizia degli anni 60 – 70 e seguenti, talvolta disordinata e non regolamentata, diversi poligoni si sono trovati a dovere convivere con nuove zone urbanizzate, con gli immaginabili conflitti.

Diversi stand man mano sono stati messi fuori esercizio e i tiratori assegnati a altri impianti della zona, meno conflittuali.

Attualmente in Ticino sono in esercizio 46 poligoni di tiro a 300m, di cui 28 rispettosi delle norme dell'OIF (Ordinanza contro l'inquinamento fonico), 7 che possono essere risanati e 11 che non risultano tecnicamente risanabili.

Per gli stand non rispettosi ma risanabili, le competenti istanze cantonali dell'ambiente, d'accordo con quelle militari, emaneranno nel corso dei prossimi mesi le necessarie direttive per il risanamento. Verranno inoltre realizzati due nuovi impianti regionali (al Monte Ceneri e a Losone), sostitutivi degli impianti non risanabili che verranno così messi fuori esercizio.

Si rileva infine che il tiro fuori servizio, obbligatorio e facoltativo, è considerato un'attività a favore della difesa nazionale ed è quindi da salvaguardare.

- **Esercitazioni militari**

Negli ultimi anni, in particolare con la riforma Esercito 95, le esercitazioni militari sono state concentrate sulle piazze d'armi e su qualche piazza d'esercitazione e di tiro discoste, sulla base di convenzioni con i Patriziati. La presenza militare nelle regioni periferiche, dove tradizionalmente la truppa prestava servizio, è stata molto ridotta. Già oggi è quindi veramente eccezionale che vengano effettuate esercitazioni con armi pesanti in spazi pubblici.

Con la nuova riforma Esercito XXI ci sarà una concentrazione ancora maggiore del servizio presso le piazze d'armi.

Si segnala che l'autorità cantonale, in occasione delle riforme Esercito 95 e Esercito XXI, si è prefissata vari obiettivi fra i quali quello di garantire la presenza militare in Ticino, specialmente nelle regioni discoste: ciò allo scopo di assicurare i benefici economici indotti da tale presenza (posti di lavoro – benefici all'economia locale).

In generale si sottolinea che da parte del competente dipartimento federale negli ultimi anni viene riservata particolare attenzione ai problemi ecologici, paesaggistici e ambientali.

8. PROTEZIONE DELLA FLORA E DELLA FAUNA, COLTIVAZIONI

OGM e brevetti

Chiediamo al Cantone di imporre il divieto di coltivare organismi geneticamente modificati, dal momento che non se ne conosce ancora l'impatto sul resto dell'ambiente e sull'uomo. Riteniamo immorale e molto pericolosa la creazione di animali e piante geneticamente modificati al solo scopo di brevettarli ed effettuare profitti. Chiediamo pertanto al Cantone di portare a livello nazionale la richiesta di un chiaro divieto di brevetto sui viventi. L'applicazione dell'ingegneria genetica all'uomo deve essere consentita solo a scopo esclusivamente curativo e dimostrabile.

Il divieto di coltivare organismi geneticamente modificati è già stato affrontato e discusso ampiamente a livello parlamentare. La nuova legge sull'agricoltura del 3 dicembre 2002 entrata in vigore il 1. gennaio 2003 già prevede all'articolo 1 cpv. 3 che "...il Cantone promuove la salvaguardia della biodiversità e della sicurezza alimentare,...escludendo l'uso di organismi geneticamente modificati per la produzione di alimenti, per il foraggio e per la cura delle coltivazioni e degli animali."

Nel rapporto della Commissione speciale delle bonifiche fondiari sul messaggio 6 giugno 2001 concernente il disegno di nuova legge sull'agricoltura si legge quanto segue: "La commissione propone inoltre di aggiungere un nuovo cpv. 3, per sottolineare i concetti di

biodiversità e di sicurezza alimentare, importanti sia in riferimento all'interesse generale sia nell'ottica del contributo dell'agricoltura alla conservazione dell'ambiente naturale, sia infine per far sì che nel Cantone si sviluppi un tipo di agricoltura con caratteristiche proprie, in grado di occupare determinate "nicchie" di mercato. Per le stesse ragioni, la Commissione propone pure, sempre al cpv. 3, di escludere l'uso di organismi geneticamente modificati, sia nella produzione vegetale sia in quella animale. Considerato che la configurazione del nostro territorio "frena" la diffusione di organismi provenienti dall'esterno, ciò non pone problemi particolari e dovrebbe consentire all'agricoltura ticinese di avere un "plus" rispetto a quella di altre regioni."

Con questa normativa legislativa viene in pratica già data risposta affermativa alla richiesta del Forum dei giovani.

Coltivazione biologica

Chiediamo che venga allargata e promossa l'offerta sul mercato dei prodotti locali e delle colture biologiche, per fare ciò si potrebbe provvedere all'applicazione di sgravi fiscali per i produttori biologici. A tale proposito la Confederazione (ed il Ticino potrebbe iniziare dando il buon esempio!) dovrebbe impegnarsi seriamente nella salvaguardia ambientale delle zone coltivabili, affinché i terreni siano maggiormente sicuri ed affidabili. Altro impegno fondamentale sarebbe quello di imporre l'obbligo di certificazione degli alimenti dati al bestiame.

Chiediamo al Cantone e ai Comuni l'introduzione nelle mense scolastiche di pietanze a base di prodotti biologici.

Anche questa problematica è già stata affrontata sia dal Consiglio di Stato sia dal Gran Consiglio. Nel messaggio 6 giugno 2001 concernente il disegno di nuova legge sull'agricoltura il Consiglio di Stato rilevava: "Tra il 1990 e il 1996 la superficie coltivata e gestita in Ticino secondo i principi della produzione biologica si è quintuplicata. È importante sottolineare come questa evoluzione sia avvenuta negli anni in cui il nostro settore primario ha dovuto confrontarsi con i cambiamenti dettati dalla progressiva apertura del mercato e dai nuovi indirizzi della politica agraria federale: è la dimostrazione che i nostri agricoltori hanno anch'essi capacità di reazione e sanno individuare o addirittura anticipare i nuovi orientamenti e i nuovi gusti del mercato. Bio Ticino, l'associazione che raggruppa produttori, consumatori e appassionati di questo metodo di coltivazione (1'300 soci), opera da vent'anni in favore dell'agricoltura biologica.

Con la nuova legge cantonale, attuando quanto previsto dal documento sulle 101 misure (vedi capitolo 4), si intende introdurre incentivi cantonali per promuovere la conversione delle aziende agricole alla produzione biologica nella forma di un contributo iniziale una tantum."

L'articolo 21 della legge sull'agricoltura prevede che "Allo scopo di promuovere la conversione delle aziende agricole all'agricoltura biologica il Cantone può accordare un contributo unico iniziale."

Anche la Confederazione versa contributi annui alle aziende agricole gestite nel rispetto dell'Ordinanza federale sull'agricoltura biologica del 22 settembre 1997 e secondo i principi definiti dall'associazione svizzera delle organizzazioni per l'agricoltura biologica-Bio Suisse.

Con questa misura legislativa cantonale si ritiene che la richiesta del Forum dei giovani sia in pratica già soddisfatta.

Il verde

Chiediamo delle città a misura d'uomo e non di macchina. Vorremmo riappropriarci da cittadini delle zone di aggregazione esistenti all'interno delle nostre città, non vogliamo che esse vengano adibite a parcheggi, come nella piazza di Locarno una tra le più belle del Canton Ticino. Vorremmo la creazione di spazi verdi nelle città, parchi e aree ricreative immerse nel verde. Tutto questo per un discorso di vivibilità e di qualità della vita, e in secondo luogo anche turistico.

Il tema sollevato dal Forum dei giovani è sostanzialmente condiviso anche dalle autorità pubbliche.

L'obiettivo di avere città a misura d'uomo, con spazi di aggregazione e aree verdi ben strutturate e capaci di svolgere la loro funzione, è un'esigenza sentita a tutti i livelli. La Confederazione, ad esempio, attraverso l'Ufficio federale delle strade ha lanciato un programma sul "traffico lento" il cui scopo è di rivalutare con misure concrete la mobilità non motorizzata (www.traffico-lento.ch). La portata di questo programma va oltre l'esigenza di dare più spazi al pedone; essa può e deve essere intesa come tentativo di promuovere nuovi approcci all'uso del territorio e delle città; approcci che vanno nel senso auspicato dal III Forum cantonale dei giovani.

Dal canto suo, il Cantone Ticino persegue scopi analoghi, in particolare attraverso gli strumenti della pianificazione del territorio. Un esempio concreto è quello del Luganese, per il quale il Piano direttore cantonale prevede delle misure intese a migliorare la rete dei parchi (scheda 10.4.3) e quella degli spazi pubblici urbani (strade e piazze; scheda 10.4.4). Per l'attuazione di queste misure è previsto l'allestimento di studi specifici, di cui uno, quello relativo ai parchi, è stato avviato di recente.

9. ENERGIA NUCLEARE

Energie alternative

Chiediamo alla Confederazione non tanto un sostegno morale, quanto un finanziamento maggiore nei confronti dei progetti di incremento dell'energia solare, di quella idrica, di quella eolica e in generale delle energie sostenibili. Chiediamo che ci si attivi per la riduzione dell'impatto ambientale dei combustibili fossili e delle scorie nucleari già esistenti e auspichiamo un aumento degli investimenti nella ricerca di nuove energie meno inquinanti.

La Confederazione, in base alla nuova legge federale sull'energia del 1998, non può più dare direttamente dei contributi alla realizzazione d'impianti per l'uso razionale dell'energia e lo sfruttamento delle energie rinnovabili. L'Ufficio federale dell'energia può solo dare dei contributi indiretti ai Cantoni in funzione dei loro programmi promozionali in campo energetico. Tuttavia anche questo aiuto è messo in forse dalle proposte di tagli al budget del programma Svizzera energia. La riduzione dell'impatto dei combustibili fossili, lo smaltimento delle scorie radioattive e la promozione della ricerca sono pure aspetti di stretta competenza della Confederazione. Il Cantone tuttavia agisce in maniera indiretta promuovendo presso i privati il risparmio energetico e le fonti energetiche rinnovabili.

10. CAMPAGNE DI SENSIBILIZZAZIONE

Affinché tutti i comportamenti ad alto impatto ambientale sopra citati possano mutare, è necessario avviare campagne di sensibilizzazione ecologiste fin dalle scuole elementari, così che i futuri cittadini crescano con la consapevolezza della loro responsabilità verso l'ambiente, coscienti dei problemi e dei possibili accorgimenti da attuare. Chiediamo pertanto che venga istituito un apposito ufficio cantonale che si occupi di pianificare e coordinare queste campagne, studiando le modalità più adeguate ad ogni ambito di scuola. Noi partecipanti al Forum ci limitiamo a ricordare l'efficacia di azioni di sensibilizzazione svolte durante le scuole elementari: giornate di pulizia di boschi, fiumi, o prati da cartacce e rifiuti, visite a impianti di depurazione o di smaltimento dei rifiuti accompagnate da esposizioni delle strategie per ridurre le immondizie, ecc. E' inoltre molto importante che le scuole siano le prime a mettere in pratica accorgimenti che insegnino e diano il buon esempio tramite l'impiego esclusivo di carta riciclata, la distribuzione di fotocopie stampate sui due lati, la raccolta separata dei rifiuti, la distribuzione di materiale didattico ecologico (come le matite di legno locale o certificato FSC (Forest Stewardship Council), i quaderni di carta riciclata ...).

A questo proposito invitiamo il Cantone ad esortare tutte le scuole ad aderire alla campagna lanciata da WWF e da Greenpeace denominata "Scuola amica della foresta" e volta alla tutela dei boschi.

L'Amministrazione cantonale deve indubbiamente sentirsi partecipe e coinvolta nelle attività di sensibilizzazione di giovani ed adulti. Il Servizio informazione del Dipartimento del territorio da anni è impegnato nell'organizzare o coordinare – con gli enti e le associazioni interessati – diverse azioni o campagne informative e di sensibilizzazione. Per tutti ricordiamo i 5 filmati didattici, con dossier pedagogici, concernenti i temi aria, acqua, rifiuti, mobilità e rumori. Di recente il Dipartimento del territorio ha concentrato i suoi sforzi sulla conoscenza della foresta, stimolando i bambini in attività all'aperto a diretto contatto con la natura. In particolare la Sezione forestale, con l'importante appoggio dell'Associazione "Silviva", collabora alle offerte d'educazione ambientale.

Vengono periodicamente svolte attività nella natura, molto concrete, destinate agli allievi dei vari ordini scolastici, alle famiglie, agli insegnanti, ai proprietari di bosco, ai responsabili politici locali, agli anziani.

L'obiettivo ideale d'educare ad assumere e condividere la responsabilità di vivere nel rispetto della natura.

Per avere un contatto prossimo con il bosco e il territorio si sono costruite, anche con il contributo dello Stato, due particolari strutture, le "aule nel bosco", la prima a Novaggio-Paz, l'altra ad Arcegno, che permettono agli ospiti di immergersi nella natura e conoscerla dal vivo.

I riscontri sono sempre molto positivi e numerose le persone coinvolte.

Tutti i collaboratori della Sezione forestale dedicano parte della loro attività a compiti di informazione ed educazione ambientale. Un gruppo apposito di forestali collabora direttamente con l'Associazione Silviva nell'organizzazione di corsi e giornate di formazione.

11. CARTA GIOVANI

La carta studenti e apprendisti, potrebbe permettere delle agevolazioni finanziarie per quanto riguarda l'accesso alla cultura e all'organizzazione del tempo libero, la pratica di sport nonché l'utilizzo dei mezzi di trasporto. Nel corso dell'ultimo Forum tale carta era stata promessa ai giovani ed agli apprendisti dal Consiglio di Stato (nella sua risposta alle nostre risoluzioni) e dai rappresentanti del Dipartimento educazione, cultura e sport (nell'incontro tra l'assemblea plenaria e i rappresentanti dei Dipartimenti coinvolti dalla risoluzione del Forum), ma fino ad oggi non è stata ancora realizzata.

Chiediamo ora, per la terza volta in tre anni, che si esplichino con chiarezza i tempi di realizzazione e che si definisca qual è il Dipartimento incaricato di attivarsi affinché questa carta veda finalmente la luce. Chiediamo che tramite l'utilizzo di tale carta studenti e apprendisti si possano ottenere degli sconti sensibili sui biglietti singoli per l'utilizzo dei mezzi pubblici, sull'abbonamento arcobaleno e sull'abbonamento a metà prezzo e generale delle FFS.

Agli allievi che frequentano le scuole medie e le scuole postobbligatorie le direzioni scolastiche distribuiscono la "carta per allievi" che attesta lo statuto di studente limitatamente all'anno scolastico indicato.

Questo documento ha prevalentemente un valore di legittimazione e può consentire di ottenere delle riduzioni finanziarie da parte di enti o associazioni culturali e del tempo libero.

La richiesta presentata dal Forum di realizzare una "carta giovani" con la quale ottenere delle facilitazioni finanziarie in diversi ambiti (cultura, tempo libero, sport, trasporti) imporrebbe al Cantone di negoziare con i promotori di questi interventi la concessione di riduzioni che, sovrapponendosi in parte ad iniziative già in atto da parte di aziende private o a campagne di promozione dei mezzi pubblici, difficilmente porterebbero all'ottenimento di ulteriori riduzioni ai prezzi stabiliti.

Gli aspetti gestionali legati all'introduzione di una nuova "carta giovani" e la presenza di esistenti offerte settoriali suggeriscono al Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport di rinunciare a dar seguito alla proposta presentata dal Forum.

D'altro canto, per quanto riguarda le offerte per i giovani, già esiste un progetto europeo - che interessa direttamente anche i giovani dai 12 ai 25 anni del Ticino - denominato "CarteJeunes Euro < 26" che propone facilitazioni su un insieme di attività e prodotti, alcuni dei quali anche in Ticino.

Da parte dell'Ufficio giovani del DSS si sono perfezionati nel corso degli ultimi anni i dispositivi informativi pubblicando opuscoli che permettono ai giovani di far conoscere una serie di opportunità. Si tratta del progetto Infogiovani che, anche in futuro, si preoccuperà di informare i giovani sulle diverse opportunità offerte.

L'autorità cantonale intende quindi privilegiare quest'ambito d'intervento a favore dei giovani interessati.

Occorre infine sottolineare che, tra le varie facilitazioni offerte dalle imprese svizzere di trasporto pubblico (cfr. www.ffs.ch), figura la "carta famiglia" che dà diritto al viaggio gratuito fino a 16 anni ed a metà prezzo fino a 25 anni ai figli accompagnati dai genitori. Anche l'abbonamento generale acquistato da un genitore dà diritto ad abbonamenti generali fortemente scontati per i figli fino a 25 anni. Purtroppo, queste possibilità non sono sufficientemente conosciute e valutate.

12. RAPPORTO SUGLI INDIRIZZI

Ciò che emerge chiaramente dalla lettura del rapporto sugli indirizzi è il quadro della situazione, spesso nemmeno così drammatico, come in realtà risulta essere (pensiamo al traffico, all'inquinamento). Ciò che chiediamo al Consiglio di Stato e a chi si occupa della stesura di tale documento, è di fornire, oltre al quadro della situazione, le soluzioni adottabili affinché la situazione possa migliorare: tramite quali accorgimenti, quali iniziative, in termini di quanto tempo, di quali sacrifici o impegni individuali, collettivi e politici. Chiediamo inoltre di poter accedere alla lettura di tali contenuti in modo che essi siano comprensibili anche ai non esperti in materia e che vengano esplicitati in modo leggibile.

Il Rapporto sugli indirizzi non è un piano esecutivo con tempi, modi e finanziamento delle proposte.

Vuole indicare alcune grandi linee (indirizzi) sulle quali concentrare l'azione politica nei prossimi venti anni. Una volta approvato il Rapporto (si tratta finora di un progetto) bisognerà procedere, attraverso gli strumenti delle Linee direttive e del Piano direttore a definire le priorità, costituire una struttura di progetto, liberare i finanziamenti e progredire nel raggiungimento degli obiettivi scelti.

La consultazione ha essenzialmente lo scopo di valutare se l'impostazione generale e le singole proposte sono accettate. In questo senso le vostre osservazioni puntali potranno essere utili e verranno inglobate nella procedura di revisione del Rapporto.

Alcune osservazioni relative al capitolo 4,5 (Energia) e 4.7 (Mobilità) possono già trovare una prima risposta interlocutoria.

Il Gruppo che ha redatto il Rapporto ha ritenuto di doversi concentrare su solo dieci progetti, pur cosciente che in questo modo alcuni aspetti sicuramente importanti rischiavano di non avere la visibilità necessaria.

Può essere il caso per l'uso parsimonioso dell'acqua e dell'energia, oppure per l'agricoltura: nella revisione del testo si terrà conto anche delle vostre preoccupazioni.

E' pure possibile che la consultazione indichi che i dieci progetti non sono da considerare prioritari, che alcuni vadano tolti ed altri aggiunti.

Per quanto riguarda la citazione dal capitolo 4.7 (Mobilità) possiamo dare la seguente versione, più semplice: "Il collegamento Nord-Sud attraverso il Gottardo ha costituito la base politica della nascita del Ticino come cantone svizzero ed è stato fonte di sviluppo e di ricchezza.

Attualmente, in particolare con il traffico pesante, questo vantaggio, è diventato elemento negativo (code, inquinamento, rumore, ecc.). Questo non significa che il Ticino debba rinunciare alla sua funzione di collegamento Nord-Sud, ma deve cercare nuove forme di gestione del traffico (logistica integrata, trasferimento su rotaia) per mantenere i vantaggi della posizione geografica minimizzando gli inconvenienti."

La richiesta di essere inseriti nella lista degli enti da consultare ci sembra fondata: nel caso particolare l'accesso alle pagine Internet rende in ogni modo possibile la partecipazione.

CONCLUSIONI

Con le considerazioni che precedono riteniamo di aver dato risposta alle richieste formulate dal III Forum, consapevoli che l'impegno ecologico e la conoscenza, da parte dei giovani, dei vari aspetti concernenti le tematiche ambientali non potranno che creare ulteriori premesse per uno stile di vita futuro più rispettoso dell'ambiente che ci circonda.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori Deputati, i sensi della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente: M. Borradori

Il Cancelliere: G. Gianella