

Gran Consiglio
6501 Bellinzona

INTERROGAZIONE (art. 98 LGC)

Importiamo macerie, esportiamo inquinamento: il fallimento del modello inerti

Presentata da: Sara Beretta Piccoli

Data: 15 maggio 2026

Numero: 88.26

Testo:

Introduzione

Il Ticino si trova oggi in una situazione che non può più essere minimizzata: dipende in modo strutturale dall'estero per una risorsa strategica come gli inerti da costruzione, importando ogni anno circa **1 milione di tonnellate di sabbia e ghiaia**, principalmente dall'Italia. Questo non è un dettaglio tecnico, ma il risultato di scelte precise che producono conseguenze altrettanto precise: oltre **40'000 camion all'anno**, più di **200 mezzi pesanti al giorno (lavorativi)**, e fino a **8'000 tonnellate di CO₂ annue** generate unicamente da questo trasporto transfrontaliero.

Non si può continuare a presentare questo sistema come neutro o inevitabile. Si tratta di un modello che scarica all'estero una parte degli impatti ambientali legati all'estrazione, mentre concentra sul nostro territorio traffico, emissioni e pressione sulle infrastrutture. Un modello che aumenta la dipendenza dall'estero per materie prime fondamentali e che espone il Cantone a vulnerabilità evidenti, senza che vi sia una reale strategia di uscita.

In questo contesto, appare ancora più contraddittorio il fatto che **le cave ticinesi dispongano di materiale potenzialmente idoneo all'edilizia**, che potrebbe contribuire in modo significativo a ridurre il fabbisogno di importazioni, ma che non viene valorizzato in misura sufficiente. Ne deriva una situazione paradossale: da un lato si importano grandi quantità di ghiaia dall'estero, dall'altro non si sfrutta appieno il potenziale locale, con conseguenze dirette sul piano economico, occupazionale e della gestione sostenibile delle risorse del territorio.

Ancora più grave è il fatto che già oltre quindici anni fa erano stati fissati obiettivi chiari per ridurre queste importazioni, obiettivi che non solo non sono stati raggiunti, ma sono stati di fatto disattesi, portandoci oggi a livelli pari o superiori a quelli che si intendeva superare. Nel frattempo si continua a parlare di economia circolare e sostenibilità, mentre la realtà mostra un sistema che resta fondato su trasporti massicci su gomma e su una dipendenza strutturale dall'estero.

A questo punto la questione è inevitabile: il Consiglio di Stato intende continuare a gestire questa situazione come se fosse inevitabile, oppure riconoscere che il modello attuale presenta limiti evidenti e intervenire con misure concrete? Perché oggi non si tratta più di migliorare un sistema esistente, ma di decidere se si vuole davvero ridurre traffico, emissioni e dipendenza, oppure continuare a spostarli semplicemente oltre confine senza affrontarne le cause.

La Problematica in dettaglio

La gestione degli inerti in Ticino rappresenta oggi una questione strategica di primo piano per lo sviluppo sostenibile del territorio. Il **Piano di Gestione dei Rifiuti (PGR) 2026–2030** descrive con chiarezza un sistema fondato su un equilibrio tra flussi transfrontalieri, nel quale l'esportazione del materiale di scavo e l'importazione di inerti naturali costituiscono elementi strutturali e

INTERROGAZIONE (art. 98 LGC)

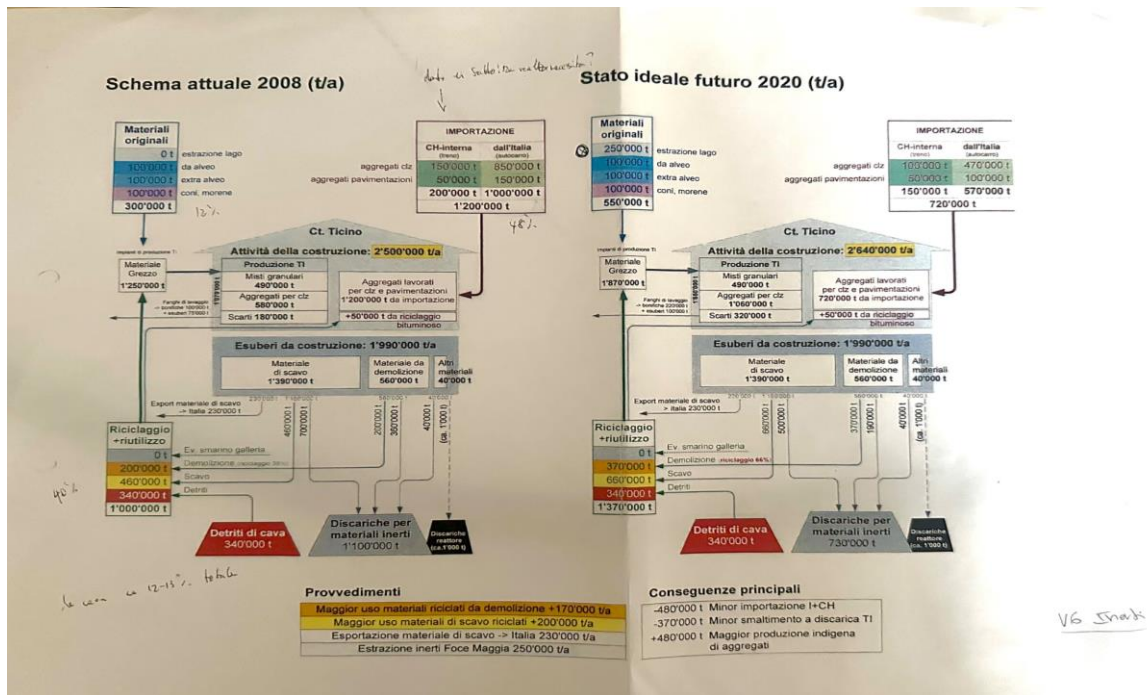
interdipendenti. Il documento cantonale riconosce esplicitamente che l'esportazione ha permesso di evitare una situazione critica per quanto riguarda la disponibilità di volumetrie di scarica e che continuerà a rappresentare una via di smaltimento indispensabile anche in futuro, evidenziando nel contempo che gli stessi vettori di trasporto vengono utilizzati per l'importazione di sabbia e ghiaia.

Alla luce di tali indicazioni emerge in modo inequivocabile come il Ticino sia oggi strutturalmente dipendente dall'estero e dalla Svizzera interna per l'approvvigionamento di materie prime fondamentali per il settore edile. I dati disponibili indicano che il Cantone importa ogni anno circa **1 milione di tonnellate di inerti naturali**, principalmente dall'Italia, all'interno di un flusso complessivo verso la Svizzera stimabile tra **1 e 1.5 milioni di tonnellate annue**, di cui la quota largamente predominante è concentrata proprio in Ticino. Non si tratta quindi di un fenomeno marginale o temporaneo, bensì di un elemento strutturale del sistema economico e territoriale cantonale.

Tradotto in termini operativi, questo volume di materiale comporta un'intensa attività logistica: si può stimare che siano necessari tra **40'000 e 45'000 camion all'anno** per garantire l'approvvigionamento, pari a oltre **200 mezzi pesanti al giorno**, che diventano più di **80'000 movimenti complessivi** considerando i viaggi di andata e ritorno. (N.B.: Una colonna di **100 camion di inerti** può raggiungere indicativamente una lunghezza compresa tra **1,5 e 2 chilometri**). Questo dato, di per sé già rilevante, assume un peso ancora maggiore se letto alla luce degli impatti ambientali, poiché il solo trasporto transfrontaliero degli inerti genera ogni anno tra le **7'000 e le 8'000 tonnellate di CO₂**, equivalenti alle emissioni annuali di migliaia di automobili. Si tratta inoltre di una stima prudente, che non tiene conto né del traffico interno al Cantone né delle emissioni legate alle attività estrattive e successivamente di stoccaggio nei territori di provenienza, suggerendo quindi che l'impatto reale sia significativamente superiore, oltre agli effetti su traffico, rumore e usura delle infrastrutture.

A questo quadro attuale si aggiunge un elemento particolarmente rilevante sotto il profilo pianificatorio e politico. Già nel **2008** era stato elaborato da DT uno **schema previsionale cantonale (cfr. foto)** che indicava un volume complessivo di importazione di inerti pari a circa **1'200'000 tonnellate annue**, ma che fissava come obiettivo ideale per il **2020** una riduzione significativa fino a circa **720'000 tonnellate annue**.

INTERROGAZIONE (art. 98 LGC)



Tale scenario prevedeva esplicitamente un rafforzamento del riciclaggio, un maggiore utilizzo di materiali secondari e una diminuzione della dipendenza dall'importazione.

Alla luce dei dati attuali contenuti nel **PGR 2026–2030**, emerge invece come l'importazione reale si situi oggi attorno a **2 milioni di tonnellate annue**, (che può generare tra 14'000 e 17'000 tonnellate di CO₂ all'anno, equivalenti alle emissioni annuali prodotte da circa 3'000–3'700 automobili), quindi non solo ben al di sopra dell'obiettivo fissato per il 2020, ma addirittura prossima — se non equivalente — ai livelli che si intendeva superare già oltre quindici anni fa. In altri termini, la traiettoria pianificata non solo non è stata raggiunta, ma appare di fatto invertita, con una dipendenza dall'importazione che risulta oggi consolidata e strutturale.

In questo contesto, il modello attuale solleva interrogativi sostanziali. Esso presuppone infatti una continua stabilità dei rapporti transfrontalieri e una disponibilità costante di risorse oltre confine, rendendo il sistema intrinsecamente vulnerabile a cambiamenti normativi, politici o economici. Al contempo, trasferisce una parte rilevante degli impatti ambientali legati all'estrazione all'esterno del territorio cantonale e genera una pressione significativa sulle infrastrutture di trasporto, con effetti tangibili in termini di traffico, emissioni e qualità dell'ambiente. Il fatto che il Cantone continui a indicare come prioritario un ulteriore incremento del riciclaggio degli inerti dimostra inoltre che gli obiettivi precedentemente fissati in materia di economia circolare non sono stati raggiunti, rafforzando la percezione di un sistema che, pur risultando funzionale nel breve periodo, presenta elementi di fragilità nel medio e lungo termine.

Alla luce di quanto sopra, si chiede al Consiglio di Stato se conferma i quantitativi indicati relativi all'importazione di inerti e la loro incidenza sul fabbisogno cantonale, se dispone di una valutazione ufficiale e aggiornata delle emissioni di CO₂ generate da tali flussi e in che misura tali impatti siano ritenuti compatibili con gli obiettivi climatici cantonali e federali, se ritenga sostenibile nel lungo periodo un modello che comporta decine di migliaia di trasporti pesanti all'anno e una dipendenza strutturale dall'estero per materie prime strategiche, quali misure concrete intenda adottare per ridurre il fabbisogno di inerti naturali importati e il traffico transfrontaliero ad esso associato, se siano allo studio alternative basate su un rafforzamento sostanziale del riciclaggio e sull'utilizzo sistematico di materiali secondari nel settore edilizio, nonché se siano stati elaborati scenari in caso di limitazioni future dei flussi di importazione e se sia prevista una revisione strategica del modello attuale alla luce delle criticità ambientali, logistiche e di

INTERROGAZIONE (art. 98 LGC)

approvvigionamento evidenziate. Si chiede inoltre in modo specifico che fine abbia fatto lo schema previsionale elaborato nel 2008, per quali ragioni non sia stato seguito, aggiornato e verificato a tempo debito, e come mai oggi non sia disponibile uno strumento pianificatorio equivalente aggiornato che consenta di valutare in modo trasparente l'evoluzione del sistema e il raggiungimento degli obiettivi fissati.

Alla luce di quanto sopra, si chiede puntualmente al Consiglio di Stato:

1. Conferma le stime relative ai volumi di inerti importati annualmente e al conseguente numero di trasporti su gomma come indicato nel PGR 2026-2030?
2. Il Cantone dispone di una valutazione ufficiale delle emissioni di CO₂ generate dal trasporto degli inerti? Se sì, quali sono i dati aggiornati?
3. In che misura l'impatto climatico di questo sistema è compatibile con gli obiettivi cantonali e federali di riduzione delle emissioni?
4. Ritene sostenibile nel lungo periodo un modello che genera decine di migliaia di trasporti pesanti all'anno?
5. Quali misure concrete intende adottare per ridurre: il fabbisogno di inerti naturali importati, il traffico transfrontaliero di materiali e le emissioni associate?
6. Sono allo studio alternative strutturali, quali: un aumento sostanziale del riciclaggio, l'impiego sistematico di materiali riciclati nel settore edilizio e una pianificazione più incisiva delle risorse locali? Se sì con quali risultanze?
7. Quali scenari sono previsti nel caso di limitazioni future dei flussi transfrontalieri?
8. Sta effettuando verifiche o monitoraggi specifici sull'effettiva applicazione di queste misure, in particolare riguardo all'utilizzo di materiali riciclati, alla valorizzazione delle risorse locali e alla riduzione dei trasporti di inerti provenienti dall'estero?
9. Intende rivedere il modello attuale alla luce degli impatti ambientali complessivi evidenziati?
10. Come intende affrontare e mitigare l'impatto ambientale e infrastrutturale derivante dal costante traffico pesante di inerti, quantificabile in decine di migliaia di camion e migliaia di tonnellate di CO₂ annuali?
11. Sono previste misure concrete per promuovere nuovamente alternative al trasporto su gomma per il movimento transfrontaliero di inerti, come ad esempio il ripristino d'uso del trasporto ferroviario dove possibile?
12. Quali strategie sono in atto o verranno implementate per ridurre la dipendenza strutturale dall'importazione di inerti naturali, in linea con gli obiettivi di economia circolare del PGR 2026-2030 che mirano anche a una più efficace gestione delle risorse naturali locali?
13. Il PGR 2026-2030 è ambizioso nel ridurre i depositi in discarica e aumentare il tasso di riciclaggio oltre l'80%. Come verranno monitorati questi obiettivi e quali indicatori specifici, oltre al tonnellaggio, saranno utilizzati per valutare l'efficacia delle politiche in termini di sostenibilità ambientale completa, includendo le emissioni legate ai trasporti?
14. Considerando che le stime attuali non includono l'impatto delle emissioni legate all'estrazione in Italia e ai trasporti intermedi, intende il Consiglio di Stato commissionare uno studio più esaustivo per una valutazione completa dell'impronta carbonica dell'intero ciclo di vita degli inerti importati ed esportati dal Ticino?
15. Considerando che le cave ticinesi dispongono di materiale idoneo, quali ostacoli specifici (burocratici, normativi, tecnici o di prezzo) impediscono attualmente una maggiore

INTERROGAZIONE (art. 98 LGC)

valorizzazione del materiale locale rispetto all'importazione, e quali misure concrete potrebbero invertire questa tendenza nel breve periodo?

16. In base alle attuali pianificazioni, la gestione dei materiali inerti in Ticino è regolata dal Piano di gestione dei rifiuti del Canton Ticino 2024-2028, che contiene i dati sui quantitativi e le misure di smaltimento/riciclaggio. Il monitoraggio dei flussi transfrontalieri (import/export di sabbia, ghiaia e materiale di scavo) è gestito nel contesto del Gruppo di concertazione inerti (GCI). Esiste una tabella aggiornata sul modello allegato (Cfr. foto)? Se Sì dove si può visionare? Se no, perché non è stato allestito?
17. Quali sono stati negli ultimi anni i volumi di inerti trasportati all'interno del Cantone rispetto a quelli esportati fuori Cantone o all'estero?
18. Dispone di dati sul numero di frantoi per inerti che hanno cessato l'attività negli ultimi anni e sulle motivazioni di tali chiusure?
19. Quale impatto economico e occupazionale hanno avuto queste dinamiche sulle cave e sulle aziende del settore?
20. Quanti frantoi e impianti di lavorazione degli inerti erano attivi in Ticino negli ultimi 20–30 anni e quanti risultano oggi ancora operativi? Esiste una statistica? Se sì dove si può trovare?
21. Dispone di dati riguardanti la diminuzione della capacità di frantumazione e lavorazione locale degli inerti e le relative conseguenze economiche e occupazionali per cave, aziende e posti di lavoro del settore?
22. Ha analizzato se la progressiva riduzione di frantoi e impianti di lavorazione locali abbia contribuito ad aumentare le importazioni di inerti e i trasporti transfrontalieri su gomma? Se sì con quali risultanze?
23. Ritiene necessario adottare misure per favorire maggiormente la lavorazione locale degli inerti e salvaguardare posti di lavoro e competenze presenti sul territorio? Se sì con quali tempistiche e modalità?
24. Sono state valutate le ricadute ambientali legate all'aumento dei trasporti verso l'estero, rispetto a una filiera maggiormente locale?