

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5020 R	13 marzo 2001	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione speciale energia sul messaggio 27 giugno 2000 concernente la concessione di un credito di fr. 6'000'000.- per l'espansione del progetto VEL di Mendrisio a tutto il Cantone

1. INTRODUZIONE

1.1 Premessa

Il messaggio in questione rappresenta una continuazione del progetto originario (VEL 1) assegnato tra il 1995 ed il 2001 su mandato della Confederazione dopo concorso pubblico al comune di Mendrisio.

Il progetto (VEL 2) è previsto tra il 2001 ed il 2005 e viene esteso al comprensorio dell'intero Cantone Ticino.

Un'altra importante differenza rispetto al progetto precedente è che il VEL 2 prevede l'estensione della promozione a tutti i veicoli efficienti dal profilo energetico applicando una scala di sovvenzione proporzionale all'efficienza dei veicoli stessi. Come parametro viene qui utilizzato l'emissione di CO₂/Km (allegati 1 e 2).

In questo modo, non limitandosi ai soli veicoli elettrici a batteria aumenta sia la gamma di veicoli da proporre sia la sfera dei potenziali clienti rispondendo inoltre maggiormente all'evoluzione del mercato che vede oggi l'affermarsi di altre tipologie di veicoli: veicoli ibridi, veicoli elettrici a celle combustibili.

L'obiettivo del VEL 1 era di introdurre una quantità significativa di VEL in un determinato comprensorio per simulare l'obiettivo svizzero di arrivare a 200'000 veicoli entro il 2010.

A livello nazionale oggi l'obiettivo rimane legato unicamente alla legge sul CO₂ vale a dire diminuire del 10% rispetto alle emissioni del 1990 le emissioni del 2010.

Per la mobilità non sussiste quindi più un obiettivo in termini di numero di veicoli ma solo l'obiettivo quantitativo di riduzione delle emissioni di CO₂ (-8% nel 2010 rispetto al 1990).

L'obiettivo quantitativo del VEL 2 è di promuovere l'immatricolazione di ca. 1000 veicoli l'anno di cui il 70% ad emissione zero ed il restante 30% conformi alla nuova normativa europea EURO 4 (che entrerà in vigore nel 2005).

Importante dal profilo della diffusione è inoltre l'obiettivo di rendere maggiormente comparabili le strutture dei costi tra questi veicoli ed i veicoli usuali tramite la messa a disposizione delle batterie attraverso la forma del noleggio.

Dal profilo commerciale l'aspetto interessante del VEL 2 è il raggiungimento degli obiettivi ambientali attraverso il principio della diminuzione progressiva dei contributi finanziari da parte dello Stato in funzione dell'andamento del mercato e quindi del rapporto domanda-offerta.

Il progetto VEL si inserisce quindi nel contesto della mobilità individuale quale elemento di supporto e di sperimentazione per raggiungere gli obiettivi generali di riduzione delle emissioni ambientali attraverso la sostituzione del parco veicoli tradizionale con veicoli a basse emissioni ambientali.

Esso trova la sua piena giustificazione nell'attuale momento di transizione dove le tecnologie alternative al motore diesel o a benzina non sono ancora così affermate e dove sussistono ancora grosse differenze tra le prestazioni ed i costi degli autoveicoli convenzionali e quelli alternativi.

Oggi l'economia di mercato risponde alle richieste della mobilità individuale promuovendo praticamente solo veicoli azionati a combustibili fossili e quindi non rinnovabili. Altre forme di propulsione anche se mature dal profilo tecnico non conoscono ancora una produzione ed una diffusione di massa.

La disparità di diffusione tra i veicoli a bassa emissione e i veicoli tradizionali è favorita in modo iniquo dal mancato conteggio dei costi secondari (esterni) che i secondi provocano (ambiente, salute).

1.2 Il lavoro commissionale

Il Gran Consiglio ha affidato il lavoro di approfondimento del messaggio 5020 del 27.6.00 (VEL 2) alla sua speciale Commissione dell'energia e non già, come fu invece per l'occasione fornita dal messaggio 4390 del 15.3.95 (VEL 1), alla sua Commissione della gestione e delle finanze.

Ciononostante, anche la Commissione energia ha voluto (e dovuto) proporsi con approfondimenti puntuali attorno agli aspetti principali della componente economico-gestionale del progetto VEL (1 e 2).

Si deve anzi riconoscere che la maggior parte del tempo trascorso fra la presentazione del messaggio da parte del Consiglio di Stato ed il presente rapporto è in parte assoluta da imputare a tali approfondimenti.

Se si escludono i tempi tecnici legati alla pausa estiva 2000 e alle interruzioni imposte dal calendario parlamentare, si può infatti affermare che la quasi totalità del tempo impiegato dalla Commissione energia nel suo esame di dettaglio è stato dedicato alla raccolta di quei dati di contenuto - come detto - economico-gestionale su cui il messaggio governativo del giugno 2000 era particolarmente parco.

La necessità di raccolta di nuovi dati a carattere economico-gestionale (che ha avuto anche bisogno di mesi per essere approntata e attestata dal competente Dipartimento del territorio), da un lato, e le polemiche nate sul finire del 2000 sulla scorta delle osservazioni critiche proposte sul VEL da parte del Touring Club svizzero (TCS), dall'altro lato, hanno imposto ai lavori commissionali un andamento piuttosto cauto e, nel pieno rispetto delle vie istituzionali imposte all'iter parlamentare, un dialogo continuo con la direzione politica del Dipartimento del territorio, piuttosto che con la sua sola Amministrazione e/o con i dirigenti del VEL stesso.

Per dovere di brevità, diremo soltanto che per poter giungere alla stesura di un rapporto commissionale che, se non all'unanimità, almeno a maggioranza proponesse l'approvazione del decreto legislativo allegato al messaggio, la Commissione ha voluto escludere le posizioni più estreme (e divergenti fra loro) che, al suo interno, si erano nei mesi ripetutamente contrastate attorno alla questione.

Da un lato coloro che ritenevano doverosa la rapida approvazione del messaggio in funzione della sua alta componente ecologico-ambientale e indipendentemente da un reale approfondimento dei suoi contenuti economici e, dall'altro lato, coloro che, proprio

sull'incompletezza e sull'incertezza dei dati economici riferiti alla gestione del VEL 1, poggiavano le proprie maggiori resistenze, tanto da non escludere una proposta tesa a bocciare il credito.

Il presente rapporto, commissionato al Deputato, Signor Massimo Ferrari, per la parte tecnico-ambientale e al Deputato, Signor Sandro Lombardi, per la ricostruzione e commento dei dati economico-gestionali, costituisce quindi il miglior contributo – si spera sufficientemente riuscito – teso a conciliare un esame profondo e oggettivo delle esperienze maturate e da maturare in tema VEL, con la volontà, più volte espressa nel corso dell'iter commissionale, di approvare il credito sì, ma nella consapevolezza almeno dell'importanza e della larghezza dei mezzi finanziari (non solo cantonali) stanziati e da stanziare a favore del progetto VEL inteso nella sua dimensione più ampia.

2. VALUTAZIONE TECNICO-AMBIENTALE

2.1 Mobilità individuale e problemi ambientali

La mobilità individuale, divenuta oramai un bisogno insostituibile per l'individuo (lavoro, svago, formazione, shopping ecc.) è causa di forti disagi dal profilo ambientale sia su scala generale che locale.

I principali problemi sono legati alle emissioni ambientali di gas ad effetto serra, ai danni alla salute, ed all'inquinamento fonico.

Da anni i disagi causati dal traffico si manifestano sul piano politico in una sempre più dura contrapposizione tra ambientalisti e fautori del traffico pubblico e coloro invece che difendono le esigenze del singolo cittadino e vedono nel traffico privato un elemento decisivo per lo sviluppo.

Risolvere i problemi ambientali legati al traffico privato significa quindi anche risolvere un forte problema all'interno della società.

2.1.1 Gas serra ad effetto serra

Le molteplici attività umane sprigionano numerosi gas serra. CO₂, NO₂, Metano CH₄, Ozono O₃, CFC ecc.

I modelli scientifici hanno dimostrato le correlazioni tra le emissioni di gas serra e l'aumento delle temperature medie e tra l'aumento delle temperature e gli eventi meteorologici estremi.

Misure per limitare o proibire l'utilizzo di queste sostanze sono già state codificate a livello internazionale (Gas CFC) o sono in fase di definizione accordi sulla riduzione del Co₂ ma con fatica raggiungono l'unanimità dei consensi di tutti gli Stati.

2.1.1.1 L'aspetto scientifico

Gli studi scientifici dimostrano che i cambiamenti climatici attuali differiscono sia nella dimensione che nella periodicità da quelli naturali.

Dall'inizio dell'era industriale si è assistito ad un accumulo di CO₂, CH₄, e N₂O nell'atmosfera e ciò ha avuto come effetto l'aumento della temperatura.

L'aumento delle temperature medie registrate e delle temperature dei laghi svizzeri dimostrano per esempio come nel corso di ca. 100 anni queste sono aumentate di ca. 0.3-0.6 gradi e come gli anni 1990-1991-1992-1995 siano stati i più caldi di sempre (fonti ISM-meteo Svizzera).

Le proiezioni dei modelli numerici dimostrano che senza una correzione delle quantità di gas serra emessi nell'atmosfera l'andamento delle temperature è destinato ad aumentare di ca. 0.3 gradi ogni decennio. Per il Lago Verbano ed il Ceresio l'aumento è stato di 1 grado in 10 anni (vedi rapporto Italo-Svizzero sui laghi).

Gli studi scientifici hanno d'altro canto dimostrato che gli eventi atmosferici estremi vissuti nel corso dell'ultimo decennio in tutto il mondo sono in correlazione con l'aumento della temperatura. Questi eventi hanno già oggi conseguenze estremamente costose sia per quanto concerne le vittime sia per gli ingentissimi danni che provocano (catastrofi naturali, desertificazione, scioglimento dei ghiacci, innalzamento dei mari) ed arrischiano di mettere in serio pericolo l'equilibrio (demografia, economia, ambiente) dell'intero pianeta. Il rapporto 2000 dell'Organizzazione Meteorologica Mondiale riporta dati preoccupanti sull'intensità e la frequenza degli 'eventi climatici estremi', che secondo stime nel 1999 hanno provocato 35'000 morti e danni stimati in 40 miliardi di \$ contro i ca. 9 miliardi stimati alla fine degli anni '50.

2.1.1.2 CO2 e traffico

A livello mondiale il CO2 rappresenta ca. il 72% delle emissioni antropiche di gas ad effetto serra. I trasporti hanno rappresentato nel 1988 la seconda fonte di emissione di CO2 (28%) dopo l'industria (34%) nei paesi dell'OCSE.

In Svizzera il CO2 rappresenta ca. il 74% delle emissioni di gas serra ed i trasporti sono la prima fonte di emissioni con il 37% del totale. I dati dimostrano come malgrado i progressi tecnologici, la progressiva diminuzione dei consumi dei veicoli e la massiccia promozione del traffico pubblico nel settore trasporti assistiamo ad un continuo aumento delle emissioni (allegato 3).

La situazione mondiale è particolarmente preoccupante se si pensa che i Paesi come la Cina e l'India o buona parte dei Paesi Sud americani ed asiatici che presentano una forte crescita economica non conoscono ancora il grado di motorizzazione dei paesi occidentali. L'attuale modello di mobilità basato su combustibili fossili non può quindi essere generalizzato a tutto il pianeta e non potrà essere una soluzione per il futuro.

2.1.1.3 Gli accordi internazionali per la riduzione delle emissioni di CO2

La comunità internazionale ha cominciato a porsi di fronte a queste problematiche in modo deciso nell'intento di creare una regolamentazione sulle emissioni. Negli anni novanta si sono succeduti diversi incontri: nel 1992 alla CONFERENZA DI RIO tutti i Paesi si erano accordati per un taglio progressivo delle emissioni di gas ad effetto serra; nel 1996 con il PROTOCOLLO DI KYOTO i Paesi del mondo intero si sono impegnati a ridurre del 5.2% rispetto ai livelli del 1990 le emissioni di CO2; nel 2000 all'AIA non c'è stata intesa tra il blocco dei Paesi dell'Unione Europea ed i paesi dell'UMBRELLA GROUP (USA, Australia, Canada, Giappone) responsabili assieme dell'emissione di ca. il 55% di gas serra, sulle modalità ma il principio della riduzione delle emissioni di gas serra è comunque acquisito ed i singoli Paesi hanno già adottato misure nell'intento di diminuire le emissioni di CO2.

La recente conferenza del G8 a Trieste ha confermato la priorità data dai paesi industrializzati alla decisa riduzione delle emissioni di gas serra.

I Paesi europei vorrebbero raggiungere questo obiettivo attraverso l'introduzione di norme e standards comuni a tutti i Paesi; gli USA invece ritengono maggiormente efficace una diffusione in tutti i mercati del mondo di tecnologie per l'efficienza energetica e per l'impiego di energie rinnovabili, senza il ricorso a particolari norme, se non eventualmente all'applicazione di incentivi e disincentivi.

Le trattative riprenderanno nel mese di giugno a Bonn.

La Svizzera ha adottato la legge sul CO2 che prevede l'introduzione di una tassa sulle emissioni a partire dal 2004, qualora entro quell'anno non ci siano ragionevoli certezze circa la riduzione programma.

2.1.1.4 Danni alla salute e traffico

La salute - é oramai riconosciuto a livello internazionale - dipende in larga misura dalle condizioni socio-economiche dell'individuo e della collettività ('I determinanti eco-socio-economici della salute, novembre 2000 Dipartimento Opere Sociali').

Tra gli altri, i fattori legati allo sviluppo ed ai trasporti sono decisivi da questo profilo.

I combustibili fossili oltre alle emissioni di gas ad effetto serra rappresentano un serio pericolo per la salute del singolo individuo. Essi sono infatti responsabili dell'emissione di polveri fini (PM10) di sostanze organiche volatili (VOC) e sono anche una concausa determinante per l'aumento dei livelli dell'ozono nei periodi estivi.

Le emissioni causate dalla combustione di prodotti fossili sono quindi una fonte pericolosa sia per l'insorgere di allergie, sia per le malattie alle vie respiratorie sia perché buona parte delle sostanze emesse sono cancerogene (fuliggine, Benzolo ecc.).

In Svizzera si calcola che annualmente i costi della salute legati al traffico sono dell'ordine dei 3 mia di fr.

Il dott. Sandro Furlan della Scuola Superiore Enrico Mattei-ENI (ricercatore al di sopra di ogni sospetto, dato che la scuola fa parte del gruppo ENI) ha quantificato in un suo studio con metodi epidemiologici i costi dei danni alla salute in alcune città svizzere.

Questi costi rappresentano una parte dei costi esterni non conteggiati.

I risultati del dott. Furlan dimostrano che i costi esterni con l'attuale grado di motorizzazione rappresentano oggi ca. 150 Mio/anno a Zurigo, 46 a Ginevra, 38 a Berna, 10.6 a Lugano e 3.7 a Mendrisio.

Lo studio ha simulato la certa possibile diminuzione dei costi in relazione alla diffusione di veicoli ad emissione 0, pur riconoscendo che non é possibile raggiungere lo zero assoluto per esempio perché i valori sono comunque influenzati dal traffico di transito. I costi annui citati e riassunti nella tabella per città come Lugano e Mendrisio dovrebbero comunque fare riflettere sulla opportunità di investire nella riduzione delle emissioni dovute al traffico (v. allegato 4).

2.1.1.5 Qualità dell'aria in Ticino

La qualità dell'aria in Ticino è monitorata dal 1982 in modo scientifico.

L'ultimo rapporto pubblicato dalla Sezione protezione aria e acqua mostra in modo chiaro come le sostanze legate direttamente o indirettamente alle emissioni del traffico veicolare oltrepassano i limiti stabiliti dall'OIAT in modo marcato per buona parte dell'anno. (Gli obiettivi dell'OIAT dovevano essere raggiunti entro il 1° marzo 1994).

Le sostanze problematiche sono soprattutto il diossido di azoto (NO2), l'ozono (O3), polveri fini (PM10), composti organici volatili VOC.

Questa situazione che si manifesta sia nei centri che nelle zone più discoste ha già effetti concreti soprattutto nel caso di insediamenti commerciali od artigianali importanti la cui

realizzazione è stata resa difficoltosa dal mancato rispetto degli obiettivi per le immissioni (qualità dell'aria e impatto fonico) con conseguenze importanti in termini economici.

In modo più estremo i problemi che regolarmente si manifestano nei periodi estivi nei centri della vicina Lombardia con i relativi divieti di accesso e di transito o le domeniche senza auto dimostrano in modo perentorio la necessità di ridurre le emissioni.

Da questo profilo l'estensione del progetto VEL a tutto il Cantone è senza dubbio importante quale misura di intervento alla fonte.

2.1.1.6 Inquinamento fonico e traffico

Il rumore è fonte di grande disagio e dalle statistiche risulta che ca. il 25% della popolazione svizzera ne soffre le conseguenze dal profilo della salute.

L'entrata in vigore dell'OIF nel 1987 ha richiesto il risanamento di molte situazioni critiche dovute al rumore del traffico veicolare. Gli oneri per il risanamento dovrebbero essere assunti sia dall'ente pubblico (ripari fonici autostrade e strade cantonali) sia dai singoli privati che dovrebbero adattare i loro stabili ed applicare misure di risanamento attive. I provvedimenti fanno fatica a decollare sia per la mole dei costi sia per le difficoltà reale di ridurre il rumore con barriere foniche.

I casi più delicati riguardano i centri dove le possibilità di intervento sono maggiormente limitate. Le misure adottate (ripari fonici, moderazioni del traffico negli agglomerati, diminuzione delle velocità) oltre ad essere costosi si scontrano sovente con la necessità di rendere più scorrevole e fluido il traffico.

Il piano di risanamento dell'aria e quelli relativi ai piani dei trasporti evidenziano come per ridurre l'impatto ambientale si dovrebbe ridurre il traffico (e quindi la mobilità) in modo sostanziale. Questa ipotesi risulta però oggi non molto realistica per cui è più che mai opportuno operare almeno sulla qualità dei veicoli in circolazione mantenendo almeno per il momento la mobilità.

Intervenire direttamente alla fonte con la promozione di veicoli acusticamente meno inquinanti è quindi una misura alternativa efficace e meno problematica.

A questo proposito l'Ufficio prevenzione rumore del Dipartimento del Territorio ha eseguito una valutazione dove risulta in modo che l'impiego di Veicoli elettrici riduce notevolmente le emissioni foniche. Quantitativamente è stata stimata una diminuzione di ca. 2/3 fino alla metà del rumore in ambito cittadino dove la componente del rumore del motore è preponderante rispetto a quella del rotolamento e a quello aerodinamico.

2.1.1.7 Altri aspetti ambientali

Oltre agli aspetti sopra descritti i combustibili fossili comportano un rischio ambientale e richiedono misure ed interventi estremamente costosi dal profilo della protezione.

Il ciclo del petrolio dal produttore al consumatore è infatti fonte di gravi rischi ambientali basti pensare agli inquinamenti locali generati dall'estrazione o dalla lavorazione, agli enormi danni causati regolarmente dal trasporto (petroliere) o su scala locale alla miriade di regolamenti e di sistemi di trattamento che si sono resi necessari per regolamentare la distribuzione.

2.2 Approvvigionamento energetico e veicoli a basso consumo

L'introduzione accelerata di veicoli efficienti oltre ad essere decisivo per il miglioramento delle condizioni ambientali e della salute è estremamente importante anche dal profilo economico per quanto riguarda la bilancia commerciale relativa all'importazione di prodotti petroliferi. Infatti un veicolo ibrido consuma la metà di un veicolo a benzina, e uno elettrico (a batteria o celle combustibili abbinato all'idrogeno), circa un terzo.

Senza addentrarci nella complessa problematica basti pensare gli effetti concreti che si sono ripercossi sul singolo consumatore lo scorso autunno quando il prezzo dei prodotti petroliferi è aumentato del 20% ca.

La produzione di energia per veicoli elettrici può avvenire a livello nazionale senza dovere costruire nuove centrali. Studi effettuati a questo riguardo hanno dimostrato che il raggiungimento dell'obiettivo della legge sul CO2 tramite l'introduzione dei veicoli elettrici comporta un aumento di ca. il 2% del consumo elettrico nazionale.

Una quantità quindi facilmente ottenibile sfruttando le eccedenze di produzione notturne, tramite misure di risparmio o attivando maggiormente la potenzialità di impianti di tipo rinnovabile.

Il Ticino risulta inoltre molto esposto nei confronti dell'introduzione di una tassa "pesante" sull'energia in quanto ha consumi molto elevati sia di carburanti che come combustibili e nel contempo manca di sistemi che potrebbero riassorbire il gettito della tassa come un sistema collaudato e funzionante a regime di contributi per edifici o veicoli efficienti (se non si fa nemmeno il VEL 2). L'esempio dei crediti stanziati dalla Confederazione nel '97-'98 e quelli per l'uragano Lothar sono esempi eloquenti.

2.3 Tecnologie a disposizione e orientamento del mercato

Negli ultimi anni i limiti di emissione dei veicoli diesel e a benzina sono sempre stati più severi. La regolamentazione è incominciata nel 1987 con l'introduzione delle normative FAV 1/2 ed a livello europeo è continuata con l'introduzione degli standard EURO 2 (1996) Nel 2001 è prevista l'entrata in vigore di EURO 3 e nel 2006 di EURO 4. Queste normative prevedono la limitazione delle principali sostanze: CO, HC, Nox, HC+Nox (vedi tabella allegata).

Già oggi esistono veicoli che rispondono ai requisiti EURO 4 ma ad eccezione di alcuni Stati (Germania, Paesi nordici) che prevedono incentivi o sgravi fiscali essi trovano difficoltà a diffondersi.

Le tecnologie alternative sono molteplici: motore elettrico, Motore ibrido, Biogas, Celle a combustione.

Tutte le tecnologie presentano vantaggi e svantaggi e sono più o meno mature.

In particolare per quanto riguarda il motore elettrico i limiti sono legati in particolare modo alle potenze ed alla scarsa autonomia (oggi ca. 100 km).

I motori a Biogas sono limitati in Svizzera dalla scarsa disponibilità di carburante.

I motori a cella a combustibile (elettricità dall'idrogeno) conoscono invece oggi un grande impulso a livello di ricerca soprattutto da parte delle case automobilistiche che hanno cominciato a produrre qualche prototipo. L'applicazione di questa promettente tecnologia è prevista tra 8 o 10 anni.

2.3.1 Celle a combustibili

Trattasi di un'auto elettrica che trasforma idrogeno (o altri carburanti) in elettricità a bordo del veicolo, mediante la cella combustibile (un sistema esattamente inverso alla elettrolisi), per alimentare il motore elettrico. Le batterie vengono sostituite integralmente o parzialmente da un serbatoio che contiene il carburante come p.es. l'idrogeno. Nel caso si utilizzi carburante come il p.es. il metanolo, occorre inoltre installare un "reformer", che permette di scindere l'idrogeno contenuto nel carburante per farlo reagire con l'ossigeno dell'aria, e quindi produrre energia elettrica per alimentare il motore elettrico.

2.3.2 Ibridi

Trattasi di un veicolo che monta due propulsori, generalmente uno a benzina e uno elettrico. Quando il motore a benzina carica le batterie (e quindi non aziona direttamente le ruote) si parla di un veicolo ibrido in serie. Quando il veicolo ha due modalità di trazione tra di loro sommabili o complementari, si parla di veicolo ibrido in parallelo. I primi veicoli ibridi in parallelo sono ormai sul mercato (Toyota Prius) e il primo veicolo ibrido in serie sarà introdotto sul mercato ticinese entro fine anno (Renault Kangoo).

Come indicato nel paragrafo 1 il progetto VEL 2 intende allargare la promozione a tutti i veicoli efficienti. In questo senso la fondazione VEL il 5 febbraio 2001 ha avuto proposte concrete da parte del Paul Scherrer Institut (PSI) interessato all'introduzione di veicoli a celle combustibili alimentati a idrogeno a partire dal 2003 in Ticino. Al progetto parteciperanno oltre al PSI il BFE, BUWAL, KTI e diverse case automobilistiche internazionali interessate alla reazione degli utenti e agli effetti di questa diffusione.

2.4 Il ciclo delle batterie elettrochimiche

Già oggi, ogni autovettura monta una batteria di avviamento. La batteria di un'auto elettrica, è circa 20 volte più grande. Se il 5% delle auto fossero elettriche, si avrebbe dunque una produzione e quindi uno smaltimento, doppio di quello attuale. Questo per sottolineare che i processi di riciclo sono già ottimizzati per le produzioni attuali, e quindi l'introduzione di auto elettriche a batteria non stravolge il processo industriale, che è perfettamente rodato già oggi. Tutte le batterie di auto elettriche vengono riciclate a carico dei produttori. Comunque sistemi avanzati come la ZEBRA della MES di Stabio hanno caratteristiche sempre migliori anche perché composte da materiali sempre più facili da gestire: la ZEBRA è per esempio composta da ceramica, nickel e sale da cucina.

2.5 Esempi di progetti promozionali all'estero: Europa e California

Molti Paesi europei (Germania, Italia, Francia) sovvenzionano l'introduzione di auto elettriche (fino al 65%!) e ne impongono o imporranno l'uso da parte di utenti di flotta e aziende statali. Alcuni Paesi (Danimarca, Germania) ne incentivano la diffusione mediante fiscalità. Altri (Italia) promuovono il rinnovo del parco automobilistico con programmi di rottamazione dell'usato. Progetti dimostrativi con veicoli elettrici sono stati effettuati in Francia (LaRochelle) e Germania (Rügen) negli anni novanta, ma in nessun caso si è ancora raggiunta la notevole densità del VEL1.

L'esempio attuale più importante di introduzione dell'auto efficiente è comunque rappresentato dalla legge Californiana "ZEV mandate" (Zero Emission Vehicle), che ha subito una importante revisione proprio alcune settimane fa.

2.6 Conclusioni tecnico-ambientali

Il traffico individuale pone problematiche complesse sia dal profilo ambientale che economico. Il modello attuale basato sui propulsori a combustibili fossili non può essere generalizzato all'intero pianeta e non può essere continuato nel tempo senza importanti correttivi.

Progetti come il VEL 2 hanno l'obiettivo di sensibilizzare ed accelerare l'introduzione di tecnologie alternative che permetteranno in futuro di risolvere i problemi cagionati dalla mobilità individuale.

3. VALUTAZIONE ECONOMICO-GESTIONALE

3.1 Il Progetto VEL 1

3.1.1 Premessa

Il messaggio descrive nelle sue linee generali i risultati conseguiti dal progetto VEL, mentre per i più minuti dettagli tecnici invitiamo a consultare i rapporti intermedi pubblicati dall'AssoVEL, Mendrisio su incarico dell'Ufficio federale dell'energia (il 1° del giugno 1997, il 2° dell'agosto 1998 e l'ultimo dell'agosto 2000), i quali, in modo esauriente e in bella forma grafica, illustrano le più diverse particolarità del progetto.

La Commissione ha, come detto, voluto approfondire anche l'aspetto economico-gestionale del progetto, sul quale il messaggio è purtroppo di scarso aiuto.

Va anche rilevato che il progetto VEL 1 è stato un progetto realizzato e coordinato dalla Confederazione prima ancora che dal Cantone e dal Comune di Mendrisio ed è sicuramente da imputare ad una insufficiente attività di reporting, la scarsa chiarezza che per troppo tempo ha regnato attorno alle cifre e alla loro allocazione. Una maggiore chiarezza sul tema, se messa a disposizione già all'origine, avrebbe probabilmente evitato l'insorgere di polemiche inutili che hanno purtroppo visti coinvolti gli stessi ambienti automobilistici (TCS) e di dannose turbative alla serenità d'esame da parte della Commissione (v. il precedente punto 1.2).

Il messaggio 4390 del 1995 (VEL 1), nel quale si chiedeva un credito di fr. 1'980'000 quale contributo del Cantone al progetto VEL, prevedeva "degli investimenti complessivi nella regione per un importo di circa 33.5 milioni di franchi ripartiti sull'arco di 6 anni", importo questo che veniva confermato nel rapporto della Commissione della gestione e delle finanze, con l'aggiunta dei dettagli per le singole prestazioni.

Dagli approfondimenti esperiti dalla nostra Commissione è stato accertato che, in effetti, il progetto VEL è un progetto della Confederazione e che il VEL 1, nel suo sviluppo realizzatosi su suolo ticinese, ha comportato un investimento di ca. 13 milioni di franchi (e non ca. 33.5 mio fr.); e ciò nell'ambito di un progetto nazionale più vasto, il cui consuntivo non è conosciuto dalla Commissione e non è nemmeno di competenza del Gran Consiglio.

Qui di seguito si propone una breve analisi del progetto e dei suoi investimenti, con una comparazione con gli obiettivi che ci si prometteva di raggiungere all'epoca del messaggio del '95.

3.1.2 Gli obiettivi posti e quelli raggiunti

Il programma federale d'impulso per i veicoli elettrici leggeri prevedeva che entro l'anno 2010 in Svizzera si sarebbero avuti in circolazione circa 200'000 VEL, equivalenti a circa l'8% dell'attuale parco veicoli. Per valutare e simulare con 10 anni di anticipo le conseguenze di un simile sviluppo è stato dato il via al progetto pilota VEL, con lo scopo di raggiungere una quota dell'8 % dei veicoli elettrici leggeri dell'intero parco veicoli in un comprensorio di 10'000 abitanti (Mendrisio e i comuni limitrofi). In pratica si trattava di rendere operativa un'organizzazione che sapesse promuovere la vendita a privati di 350 veicoli VEL entro il 2000, con l'ausilio non indifferente del versamento di contributi pubblici mirati allo scopo.

Gli obiettivi sono stati parzialmente raggiunti. Qui di seguito vengono segnalate le differenze riscontrate rispetto alle ipotesi formulate *ab initio*.

Alla fine del 2000 risultavano immatricolati nel Cantone 392 VEL. La tabella seguente li riporta suddivisi per categorie tecniche e per categoria di acquirenti (pubblici o privati):

Tipo di uso	auto	furgoni	Ibridi	3 ruote	scooter	bici	altro	totale
Privato	75	7	2	25	85	87	.	281
Società / enti / aziende	29	14	3	1	4	2	3	56
Cantone / Comuni	5	2			1			8
Società di noleggio	20	6		4	6	7		44
Uso Fondazione VEL	3							3
Totale	132	29	5	31	96	96	3	392

I veicoli immatricolati interessano le seguenti zone di immatricolazione, suddivise nel comprensorio cantonale:

Zona di immatricolazione	auto	furgoni	Ibridi	3 ruote	scooter	bici	altro	totale
Comprensorio Mendrisio e dintorni	54	16	1	4	16	36	1	128
Resto del Mendrisiotto	37	4		3	16	16	2	78
Comprensorio luganese	21	7	3	13	42	18		104
Comprensorio locarnese	7	1		5	15	14		42
Comprensorio Bellinzona e Nord TI	13	1	1	6	7	12		40
Totale	132	29	5	31	96	96	3	392

L'obiettivo dei 350 veicoli nel solo comprensorio di Mendrisio e dintorni (10'000 abitanti) non è stato quindi raggiunto, essendo stata realizzata l'immatricolazione di 128 veicoli per Mendrisio e dintorni e altri 78 veicoli per il resto del Mendrisiotto.

La ragione va imputata alla decisione – presa anche in funzione di una richiesta parlamentare intergruppo (in forma di interrogazione) sottoscritta da numerosi deputati del Mendrisiotto – di allargare anticipatamente il campo d'azione a tutto il Cantone.

Solo così è stato possibile raggiungere i risultati riportati nelle tabelle.

Per completezza d'informazione segnaliamo che il VEL ha indicato che alla fine del 2000 risultano 9 domande pendenti di immatricolazione e 305 sono le richieste congelate in attesa dell'approvazione del credito da parte del Gran Consiglio.

3.1.3 Il valore del parco veicoli VEL

Il valore del parco dei veicoli sovvenzionati è il seguente, con indicati sia i veicoli immatricolati, che quelli già fuori circolazione:

Tipo di veicolo	Immatricolato	Fuori circolazione	Totale veicoli	Prezzo listino medio	Costo totale veicoli (mila fr)	Sussidio medio	Sussidi totali (mila fr)	A carico acquirente	Tot. a carico acquirente (mila fr)
Autovetture	129	29	158	39'000.-	6.162.-	21'060.-	3.327.-	17'940.-	2.834.-
Furgoni	28	6	34	40'000.-	1.360.-	21'600.-	734.-	18'400.-	626.-
3 ruote	30	4	34	32'000.-	1.088.-	17'280.-	587.-	14'720.-	500.-
Scooter	94	6	100	4'900.-	490.-	2'646.-	265.-	2'254.-	225.-
Biciclette	96	1	97	2'500.-	242.-	1'350.-	131.-	1'150.-	112.-
Ibridi	0		0	35'900.-	0	1'480.-	0	16'514.-	0
Altro	3	2	5	30'000.-	150.-	16'200.-	81.-	13'800.-	69.-
Totale	380	48	428		9.492.-		5.126.-		4'367.-

Dall'esame delle tabelle risulta quindi che sono stati finora sovvenzionati 428 veicoli, dei quali 48 (l'11 %) sono già fuori circolazione. L'importo a carico dell'acquirente corrisponde circa al 46 % del prezzo di listino, mentre il rimanente 54 % è stato coperto dai sussidi.

I confronti con gli importi indicati nel rapporto relativo al messaggio del 1995 non possono essere proposti perché, come detto nella premessa (v. punto 3.1.1), il presente consuntivo è riferito all'investimento ticinese di ca. 13 milioni fr. e non a quello nazionale di ca. 33,5 milioni fr..

3.1.4 I ricavi del progetto VEL 1

Per la vendita dei 428 veicoli sovvenzionati (immatricolati e fuori circolazione), del valore a listino di 9.492 mio fr., si sono registrati i seguenti ricavi:

Confederazione	6'924'700.-
Cantone: messaggio 4390	1'980'000.-
Cantone: altri proventi	115'000.-
Comune di Mendrisio incluso AIM (Aziende Industriali Mendrisio)	633'000.-
Sponsor	918'000.-
Entrate varie	274'200.-
Ricavi straordinari	71'500.-
Preventivo 2001 (1'110'000 dedotti 406'200 destinati alla preparazione del VEL 2)	703'800.-
Prestazioni in natura	1'397'000.-
Totale complessivo	13'017'200.-

3.1.5 I costi del progetto VEL 1

I costi sopportati dal progetto sono i seguenti:

Candidatura di Mendrisio	79'500.-
Amministrazione del progetto	3'098'400.-
Costo dei veicoli	4'251'000.-
Colonne di ricarica	370'600.-
Prestazioni particolari	892'500.-
Informazione e comunicazione	2'433'000.-
Progetti complementari	495'200.-
Prestazioni in natura	1'397'000.-
Totale complessivo	13'017'200.-

3.1.6 Il conto economico, il riferimento al parco veicoli cantonale e le conclusioni

Il riepilogo economico del progetto VEL 1 può quindi essere così sommariamente e schematicamente riassunto:

- ◆ **per promuovere la vendita di 428 veicoli (di cui 380 in circolazione)**
- ◆ **del valore globale di ca. 9.5 mio fr., dei quali ca. 4.4 mio fr. a carico degli acquirenti (privati e enti pubblici)**
- ◆ **sono stati investiti ca. 13 mio fr.**

Negli investimenti indicati sono comprese anche le attrezzature, in particolare i costi di fornitura e posa delle colonnine di ricarica. Per la creazione dei posteggi riservati ai veicoli elettrici a 3 e 4 ruote, non sono invece stati considerati gli oneri supplementari a carico dei comuni per la messa a disposizione dell'area dedicata ai VEL, i costi dell'energia impiegata per la ricarica e il mancato introito le tasse di parchimetro.

Pur considerando i lodevoli intenti ispirati alla protezione dell'ambiente e pur distanziandosi la Commissione - come detto in entrata - dalle posizioni fra di loro più lontane e contrastanti che, sui temi ecologico-ambientali ed economico-gestionali, sono pure state assunte al suo interno, non si può oggettivamente non convenire sul fatto che il progetto VEL 1 ha prodotto un onere elevato a carico dell'ente pubblico (per il caso in esame, il Cantone) e che, pur promovendo la vendita di veicoli molto interessanti dal profilo della protezione ambientale, ha comunque prodotto effetti, sì importanti se paragonati alle ridotte dimensioni del nostro territorio, ma del tutto trascurabili se esaminate nel contesto dell'attuale parco totale dei veicoli in circolazione.

Infatti nel Ticino vengono in media immatricolati ogni anno 18'000 automobili (media VEL 28), ca 3'000 motociclette e motoleggere (media VEL 16 scooter).

Il parco veicoli nel Cantone è tuttora di 230'000 veicoli, di cui 180'000 autovetture leggere (i veicoli VEL sono 159), 28'000 motocicli e motoleggere (VEL 94 scooter).

Per concludere possiamo quindi osservare che gli obiettivi prefissati nel 1995 sono stati raggiunti solo parzialmente e che, per porvi rimedio, la Fondazione VEL ha dovuto rivedere i limiti del progetto impegnandosi a coinvolgere il più possibile l'intero comprensorio cantonale (v. precedente punto 3.1.2).

D'altra parte anche la Confederazione intende abbandonare l'obiettivo dei 200'000 veicoli VEL entro il 2010 su territorio nazionale. La diffusione di questi veicoli ha infatti dimostrato di essere fortemente dipendente dalle strategie del mercato mondiale dell'automobile che,

nel momento attuale, non sembrano indirizzarsi verso l'impiego su larga scala di questo tipo di tecnologia. Prova ne è il recente Salone internazionale dell'automobile di Ginevra, nel quale la presenza dell'auto elettrica è stata pressoché insignificante.

3.2 Il progetto VEL 2

3.2.1 L'obiettivo

Con il messaggio 5020, qui in esame, il Consiglio di Stato propone di dare continuità all'operazione promozionale in favore dei "veicoli elettrici", allargandola al concetto più ampio di "veicoli efficienti leggeri", e estendendola formalmente a tutto il territorio cantonale, anche se di fatto ciò è già avvenuto con il VEL 1.

Il Consiglio di Stato intende inoltre finanziare l'operazione in modo più massiccio (6.0 mio fr) rispetto al precedente progetto VEL 1 (2.0 mio fr), sostituendosi così alla Confederazione nel ruolo di capofila del progetto.

In base alla nuova legge federale sull'energia dell'1.1.1999, la competenza principale per l'esecuzione dei progetti è infatti passata in capo ai Cantoni e la Confederazione partecipa al loro finanziamento solo con contributi globali.

Gli obiettivi del progetto VEL 2 sono ampiamente esposti nel messaggio e non vengono qui ripresi per evidenti motivi di brevità.

Concretamente, si può qui riassumere che il nuovo obiettivo è quello di promuovere l'immatricolazione di ca 1'000 nuovi veicoli efficienti leggeri all'anno (contro i 63 veicoli immatricolati nel corso del progetto VEL 1).

3.2.2 Il conto investimenti

L'investimento previsto per i 4 anni del rinnovato progetto (2001-2004) risulta di 20 mio fr ed è così giustificato nel messaggio:

		Per un anno		Su 4 anni	
COSTI	Sovvenzione veicoli	Mio fr	2.5	Mio fr	10.0
	Spese di gestione e del personale		1.0		4.0
	Marketing e informazione		1.2		4.8
	Monitoraggio e controlling		0.3		1.2
	Totale dei costi		5.0		20.0
RICAVI	Cantone Ticino		1.5		6.0
	Confederazione		2.5		10.0
	Comune di Mendrisio e altri Comuni ticinesi		0.5		2.0
	Sponsor privati		0.5		2.0
	Totale ricavi		5.0		20.0

In merito ai costi

La sovvenzione dei veicoli agli acquirenti sarà drasticamente ridotta rispetto al VEL 1. Il messaggio indica gli indirizzi previsti. Per questa riduzione del sussidio, la Commissione si interroga se l'obiettivo annuo di 1'000 veicoli non sia da considerarsi troppo ottimista, tenuto conto dei più modesti risultati ottenuti con il VEL 1 e del fatto che quei risultati sono stati ottenuti grazie alla concessione di incentivi molto più corposi per gli acquirenti e grazie all'effetto novità che in buona parte può dirsi oggi perso.

In merito ai ricavi

- ◆ Dei 10 mio fr ipotizzati quale contributo di alcuni Uffici federali, il messaggio indica che solo 2.5 mio fr sono già garantiti (UFE e BUWAL). Con lettera in data 13.2.01 del Dipartimento del territorio alla Commissione si indica che, in seguito a trattative in corso, si dovrebbero ottenere dei contributi supplementari da parte di altri enti federali fino a raggiungere l'importo di 9.0 mio fr, per cui resterebbe per ora ancora scoperto l'importo di 1.0 mio fr.
- ◆ Il contributo previsto di 2.0 mio fr da parte del Comune di Mendrisio e di altri comuni ticinesi sarà oggetto di prossime trattative e delle richieste ai comuni stessi.
- ◆ Il contributo di 2.0 mio fr dagli sponsor dovrebbe essere reperito secondo il messaggio da banche, assicurazioni, aziende elettriche, case da gioco, eccetera.

3.2.3 La Gestione operativa del progetto: la Fondazione VEL e l'Associazione AssoVEL

La struttura giuridica che supporta il progetto VEL 1 è costituita dalla Fondazione VEL e dall'Associazione AssoVEL, i cui promotori risultano dai rispettivi atti costitutivi.

Per una definizione rigorosa dei due "distinti" ruoli svolti in quest'ambito dalla Fondazione e dall'Associazione, riportiamo di seguito l'"interpretazione autentica" che il competente Dipartimento del territorio ha fornito alla Commissione che, su quel tema, lo aveva interrogato.

"La Fondazione ha per scopo l'incremento dell'interesse per i VEL e la promozione della loro introduzione nell'uso quotidiano, in particolare mediante il sostegno finanziario al progetto pilota 1995-2001 e la promozione di altre attività con medesimo fine non contemplate nel progetto pilota. Separata dalla struttura operativa (AssoVEL), essa attua i propri scopi tramite la collaborazione con i vari enti (scientifici, istituzionali, privati, ecc., a livello cantonale, federale ed europeo) interessati, e persegue la raccolta di fondi privati e pubblici, destinati in particolare al sostegno del progetto pilota (vedi art. 2 dell'atto di fondazione), beneficiando – in ragione delle sue finalità di pubblica utilità e dell'assenza di scopi di lucro – dell'esenzione del pagamento delle imposte di successione e donazione (fino all'anno 2001 compreso).

L'Associazione ha invece per scopo l'incremento dell'interesse per i VEL (compresi i veicoli ecologici e/o energeticamente efficienti) e della loro introduzione nell'uso quotidiano, in particolare mediante il progetto pilota (vedi art. 2 degli Statuti). Forma giuridica semplice, che consente di disporre di una struttura molto flessibile, anche dal profilo organizzativo, l'Associazione costituisce l'ente operativo – con personalità giuridica propria e responsabilità distinta da quella della Fondazione – per l'attuazione (attraverso l'InfoVEL) del progetto pilota.

Per il progetto VEL 2 si propone di mantenere il medesimo tipo di struttura (Fondazione + Associazione), che ha dato buone prove nell'ambito della gestione del progetto VEL 1 e caratterizza anche una "dimensione" di pubblica utilità. Alla fondazione verrebbe però affiancata anche una nuova Associazione per la promozione della mobilità sostenibile dei veicoli efficienti leggeri, e meglio come indicato nel Messaggio (§5.3)"

La composizione degli attuali organi direttivi a cui è affidata la gestione operativa del progetto è - sempre secondo le precisazioni fornite dal Dipartimento del territorio - la seguente:

Fondazione VEL – membri

Carlo Croci – Sindaco di Mendrisio (Presidente)

Antonio Bianchi – Ente Turistico Mendrisiotto e Basso Ceresio (Vice Presidente)

Mario Briccola – Ufficio risparmio energetico – Bellinzona (Vice Presidente e rappresentante del CdS con decisione No. 2056 del 28.3.95)

Claudio Nauer – Municipale di Mendrisio

Luca Beretta Piccoli – Avvocato Lugano

Eugenio Brianti – Dir. BSI Chiasso

Paolo R. Grandi – Resp. PR BSI – Lugano

membri osservatori

Martin Pulfer – Bundesamt für Energie – Berna

Giovanni D'Antico – Società Elettrica Sopracenerina – Locarno, in rappresentanza di EDF

AssoVEL – membri

Carlo Croci – Sindaco di Mendrisio

Antonio Bianchi – Ente Turistico Mendrisiotto e Basso Ceresio

Mario Briccola – Ufficio Risparmio Energetico – Bellinzona

Claudio Nauer – Municipale di Mendrisio

Luca Beretta Piccoli – Avvocato Lugano

Eugenio Brianti – Dir. BSI Chiasso

François Noverraz – Dir. BSI Chiasso

membri osservatori

Martin Pulfer – Bundesamt für Energie – Berna

Giovanni D'Antico – Società Elettrica Sopracenerina – Locarno, in rappresentanza di EDF

Commissione marketing

Antonio Bianchi – Ente Turistico Mendrisiotto e Basso Ceresio

Paolo R. Grandi – Resp. PR BSI – Lugano

Gianni Scagliola – Easy Move, Autonoleggio SUD Mendrisio

Milton Binaghi – Forestauto

Cinzia Ferraro Jelmini – resp. Stampa e marketing del Progetto

Commissione tecnica

Renato Salvi – Dir. Aziende Industriali Mendrisio

Brenno Grisetti – Comandante Polizia Comunale Mendrisio

Mario Briccola – Ufficio Risparmio Energetico – Bellinzona

Massimo Sannitz – Dir. Ufficio tecnico comunale Mendrisio

Franco Bullo – MES DEA Stabio

Milton Binaghi – Garage Forestauto

Giovanni D'Antico – Società Elettrica Sopracenerina – Locarno

Urs Muntwyler – Studio d'ingegneria Zollikofen

Roberto Bernasconi – resp. Tecnico del Progetto

Sponsors progetto VEL

DFE – Bundesamt für Energie

Cantone Ticino

Comune di Mendrisio

BSI – Banca della Svizzera Italiana
AIM – Aziende Industriali Mendrisio
NSA – Nazionale Svizzera Assicurazioni
ETMBC – Ente Turistico Mendrisiotto e Basso Ceresio
AET – Azienda elettrica Ticinese
EDF – Electricité de France
MES DEA SA
E-Mobile/UCS
Buwal – Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
Nuova Casinò Kursaal
ACS – Automobile Club Svizzero
Chicco d'Oro SA
Crossair SA
TCS – Touring Club Svizzero”

3.2.4 Valutazione del progetto VEL 2

La Commissione, con il proposito di identificare appieno gli intendimenti di rinnovamento del progetto ipotizzati sotto l'egida del VEL 2, ha profuso le sue migliori energie tentando di trarre spunti utili dalla ricerca sulle esperienze precedentemente maturate in ambito VEL 1.

Senza impegnarsi in una sorta di vera e propria analisi SWOT, la Commissione ha comunque tentato di identificare i punti forti e i punti deboli del nuovo progetto e i rischi e le opportunità che da esso sembravano derivare.

Un esercizio non facile, visti e considerati i rilevanti punti di contrasto, presenti in Commissione attorno all'apprezzamento da dare all'“importanza” dei risultati ecologicamente riscontrabili in conseguenza dell'esperimento VEL, da un lato, e all'accresciuta “importanza” finanziaria da attribuire al progetto, dall'altro.

La Commissione non è in grado, quindi, di proporre al plenum del GC una sua visione unanime circa il rapporto costi/benefici che intercorre fra le somme da stanziare per far vivere il progetto e i risultati ottenibili sotto il profilo della protezione ambientale.

Qualche perplessità ed alcuni timori sono comunque da tutti riconosciuti.

Qualche timore è, ad esempio, legato al fatto che, ancorché stanziati i nuovi sussidi da parte del Cantone, non è a tutt'oggi assicurato l'intero ammontare dei sussidi federali (v. le osservazioni in merito ai ricavi VEL 2, nel superiore punto 3.2.2).

Interrogata a questo proposito dal relatore per la parte economica, la Fondazione dichiara di ritenersi sufficientemente sicura di poter ottenere dalla Confederazione anche gli importi residui oggi ancora in forse e, nel malaugurato caso contrario, prevede di bilanciare il conto con nuove ed aggiuntive sponsorizzazioni o, in alternativa, con mirati tagli di spesa.

Qualcosa di più della perplessità è il sentimento della Commissione attorno all'obiettivo di vendita di 1000 veicoli all'anno.

Ci si domanda come ciò sia possibile, se si considera che i sussidi spendibili per ogni singolo nuovo “veicolo efficiente leggero” del VEL 2 saranno di dimensioni ridotte rispetto al VEL 1 e, soprattutto, che il primo progetto ha promosso la vendita annuale di una media di poche decine di veicoli.

3.2 Conclusioni economico-gestionali

Sul progetto VEL 1 la Commissione ha voluto approfondire l'aspetto economico-gestionale che non era stato minimamente toccato dal messaggio, contrariamente alla prassi che è (o dovrebbe essere) quella di presentare un consuntivo di un operato prima di chiedere nuovi finanziamenti.

La necessità di approfondimento manifestata dalla Commissione si è alla fine rivelata pagante. In primo luogo per una chiarezza delle cifre che non era assicurata all'inizio e, in secondo luogo, perché, anche se gestito da una Fondazione e/o da un'Associazione private, il progetto VEL si è trovato nella condizione di poter determinare l'acquisto di un veicolo elettrico da parte del pubblico, grazie a incentivi finanziari di provenienza pubblica che, per le loro dimensioni, erano addirittura superiori ai pagamenti diretti richiesti ai privati.

L'analisi della Commissione ha portato a rilevare come, contrariamente a quanto asserito nel messaggio 5020, il progetto VEL 1 non ha raggiunto i suoi obiettivi nel solo contesto geografico fissato con il messaggio governativo del 1995 (il Comune di Mendrisio), ma in quello anticipatamente allargatosi a tutto il Cantone, e ha chiarito, inoltre, che l'entità degli investimenti effettuati complessivamente nella regione sono stati di ca. 13 mio fr. e non già di 33.5 mio fr. come asserito all'epoca.

Riguardo al VEL 2, le riserve della Commissione si manifestano prevalentemente nei punti già riassunti nel precedente punto 3.2.4.

Con lo scopo di mediare gli opposti estremismi che circa il futuro gestionale del VEL si sono costruiti al suo interno, la Commissione ha raccolto l'accettazione da parte degli organi direttivi del VEL e della Direzione politica del Dipartimento del Territorio, della sua proposta di costituire a breve una "Commissione di sorveglianza VEL" che, con composizione interpartitica ed interregionale, abbia il compito di vigilare sulla gestione operativa del VEL 2 e sulla rispondenza dell'evolversi del nuovo progetto con le ipotesi programmatiche che oggi ne stanno alla base.

4. CONCLUSIONI GENERALI

Sulla base di tutto quanto precede, la Commissione dell'energia rassegna il suo rapporto al GC sulla concessione di un credito di 6 mio fr al VEL 2, con sentimenti che nei confronti del progetto sono divisi fra entusiasmi contenuti e resistenze frenate.

Un sentimento, quello commissionale, forse poco in linea con la generalità dei rapporti con cui solitamente si raccomanda al GC l'approvazione di una proposta governativa, ma che – in piena trasparenza – si è rivelato l'unico sulla base del quale poter giungere a un rapporto favorevole al credito, ancorché non unanime.

All'interno del rapporto – sia nella sua parte "tecnico-ambientale" stesa dal deputato, sig. Massimo Ferrari, che nella sua parte "economico-gestionale" redatta dal deputato, sig. Sandro Lombardi, - sono contenuti numerosi elementi di valutazione che, insieme alla seppur non unanime Commissione, possono permettere al GC di accettare di votare un secondo e ultimo credito cantonale a favore del progetto VEL.



Sulla base di tutto quanto precede e in considerazione dei riferimenti alle linee direttive e ai piani finanziari 2000-2003 e 2004-2005 richiamati nel messaggio, la Commissione dell'energia invita il GC ad approvare la concessione di un nuovo credito a favore del progetto VEL di Mendrisio, per l'importo di 6 mio fr e a votare il decreto legislativo allegato la messaggio.

Per la Commissione speciale energia:

Massimo Ferrari, relatore (per la parte tecnico-ambientale)
Sandro Lombardi, relatore (per la parte economico-gestionale)
Adobati - Arn - Calastri - David -
Dell'Ambrogio - Feistmann - Ferrari F. -
Nussbaumer (con riserva) - Paglia -
Pestoni (con riserva)

P.S.:

In sostanziale concomitanza con la sottoscrizione del presente rapporto, la Commissione ha notizia dell'acquisto, da parte di AssoVEL, del 40% delle azioni della NCKM (Nuova Casinò Kursaal, Mendrisio) al valore nominale di fr. 80'000.--.

L'acquisizione, secondo le prime informazioni fornite alla Commissione, sarebbe stata finanziata con contributi specifici privati in modo da evitare ad AssoVEL qualsiasi esborso. Interpellato dal relatore per la parte economico-gestionale, il direttore del DT, Marco Borradori, ha dato assicurazioni circa la legittimità della transazione e la rispondenza della stessa con gli scopi del VEL e si è impegnato a dare preventive e precise indicazioni su ciò al plenum del GC.

La Commissione, impregiudicata ogni sua nuova ed eventuale possibilità di ulteriore approfondimento, conferma quindi le sue precedenti conclusioni.