

Rapporto di minoranza

numero	data	Dipartimento
7540 R2	5 febbraio 2019	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione speciale energia
sul messaggio 30 maggio 2018 concernente lo stanziamento di un
credito quadro di fr. 3'000'000.- destinato a incentivare l'acquisto di
veicoli totalmente elettrici e lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica
elettrica domestica e sul posto di lavoro**

1. L'AUTOMOBILE ELETTRICA NEL CONTESTO MONDIALE E TICINESE

1.1 Il contesto mondiale

A livello mondiale a fine 2018 5 milioni di automobili elettriche in circolazione!

per vendere il **primo milione** di auto elettriche ci sono voluti **20 anni**

il secondo milione è stato venduto in 18 mesi

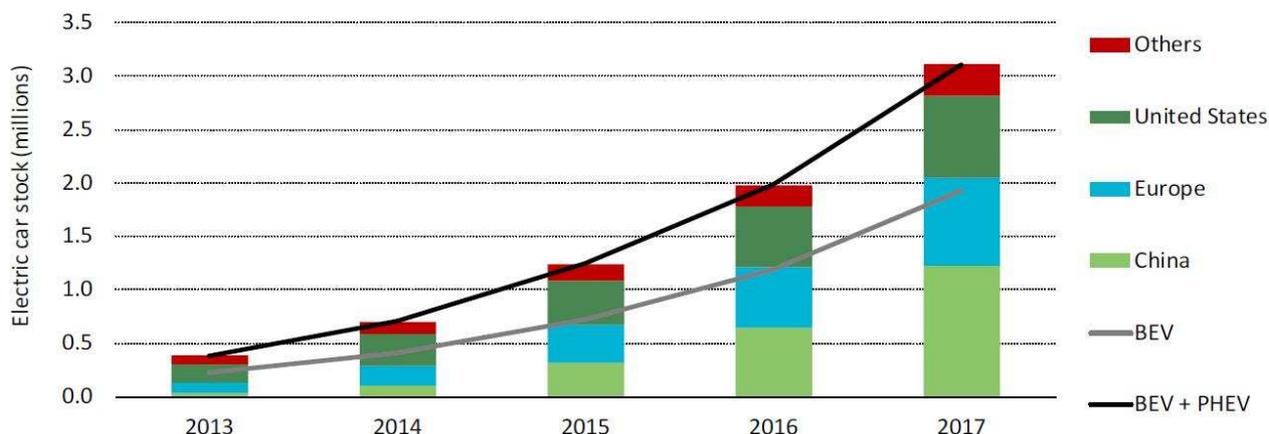
il terzo milione in 8 mesi

il quarto milione in 6 mesi

il quinto milione in 4 mesi

La crescita delle vendite di automobili elettriche (elettriche a batteria, ibride plug in e a idrogeno) non è più lineare, ma esponenziale ed è spinta a livello legislativo e normativo in molte Nazioni e Stati, dalla California alla Cina (per questioni di NOX e PM) passando per la Norvegia. A breve Olanda, Svezia, Francia, Danimarca e altre introdurranno normative per limitare nuove immatricolazioni di autovetture a combustione interna.

Figure 2.1 • Passenger electric car stock in major regions and the top-ten EVI countries



Fonte: Global EV Outlook 2018 (EIA)

L'aumento delle vendite per effetto d'economia di scala nella produzione porta alla diminuzione dei prezzi; se a questo aggiungiamo gli sviluppi tecnologici che estendono l'autonomia e l'attrattività, si configura un circolo virtuoso che farà crescere ulteriormente il mercato, tanto da far cadere la necessità di sussidi, come già previsto ad esempio in California. Per il 2019 sono previsti nuovi modelli a prezzi simili e costi d'esercizio inferiori a modelli a combustione interna.

1.2 Il contesto cantonale

Anche in Ticino la diffusione di autovetture elettriche segna una crescita importante:

- nel **2013** (situazione M6774) erano in circolazione **150 auto elettriche** (80 di privati);
- nel **2018** (7 novembre, risposte CdS) erano in circolazione **779 auto elettriche**;
- dal 1995 (inizio VEL) al 2013 (M6774) crescita di 150;
- dal 2014 al 2018, senza sussidi, crescita di 630 (media: più di 150 per anno).

In dettaglio abbiamo registrato negli ultimi 4 anni in Ticino immatricolazioni di auto elettriche pure, ibride plug-in e range extender (non abbiamo i dati sulle elettriche pure o totalmente elettriche definite nel messaggio).

Immatricolazioni autoveicoli elettrici in Ticino		
Anno	Quantitativi	In percentuale
2014	162	0,87 %
2015	309	1.53 %
2016	334	1.69 %
2017	342	1.80 %

Fonte: <http://www.bfe.admin.ch/energieetikette/00886/06374/index.html?lang=it>

In Ticino, senza voler considerare una crescita secondo il trend mondiale (esponenziale), calcolando a titolo molto prudentiale senza alcun versamento di sussidi come negli anni 2014-2018, possiamo aspettarci annualmente dal 2019 immatricolazioni di autovetture totalmente elettriche da 250 circa nel 2018 a 500 nel 2021 (o da 400 a 800 conteggiando tutte le elettriche come da statistica BFE).

Con il credito di 2.5 mio il Consiglio di Stato prevede di sussidiare 1250 vetture.

Ammesso, ma non concesso, che il sussidio porterebbe ad un raddoppio delle immatricolazioni per rapporto alla crescita lineare ipotizzata, avremmo grazie al sussidio nei prossimi 2-3 anni 1250 nuove autovetture elettriche invece delle 600 a 900 prevedibili senza i 2.5 mio.

Quindi il credito di 2.5 mio porterebbe a circa 400-600 immatricolazioni supplementari o 150-250 per anno, ovvero circa lo 0.5 -1% delle immatricolazioni.

Più della metà del credito andrebbe per autoveicoli che verrebbero acquistati e messi in circolazione anche senza sussidi.

Se invece si considerasse una crescita esponenziale come si prevede a livello globale, il credito di 2.5 mio servirebbe praticamente solo a sussidiare autovetture che verrebbero comunque acquistate anche senza sussidio. Possiamo ritenere possibile anche in Svizzera e in Ticino una crescita esponenziale se consideriamo quanto segue.

La Confederazione ha recentemente (dicembre 2018) pubblicato la Roadmap Elettromobilità 2022, che mira ad una quota del 15% di auto elettriche nelle nuove immatricolazioni per il 2022. Gli importatori avevano già fissato una quota del 10% per il 2020, ciò che equivarrà in Ticino a circa 2000 - 3000 veicoli elettrici per anno, quindi ben oltre i 1250 sussidiabili con il credito in oggetto. L'abbassamento da 130 gCO₂/km a 95 gCO₂/km del limite di immissioni medie per le nuove autovetture importate a partire dal 2020 richiesto dalla Strategia energetica 2050 (l'UE ha imposto il medesimo obiettivo) obbligherà l'industria automobilistica ad accrescere sensibilmente produzione e vendita di autovetture elettriche per compensare le autovetture a combustione interna con immissioni superiori al limite citato. Già a partire dal 2020 avremo una forte dinamica che sicuramente conferma quanto sopra.

Di conseguenza già solo a livello numerico e di proporzionalità la misura non si giustifica. Le citate normative nazionali e internazionali e il mercato avranno effetti ben superiori all'intervento cantonale in questione.

Il nostro Cantone ha già fatto esperienze non proprio positive nel settore (VEL1 e VEL2), che non dovremmo ripetere. La differenza è che questa volta si vuole intervenire con altri 2,5 milioni quando lo sviluppo della mobilità elettrica è già lanciato e consolidato a livello globale, mentre i progetti VEL1 e VEL2 erano prematuri, le condizioni non c'erano, l'industria automobilistica non era interessata e la tecnologia delle batterie non ancora sviluppata.

2. RICORDIAMO IL PASSATO: PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ ELETTRICA IN TICINO

Dal 1995 al 2018 sono stati presentati 5 messaggi per sussidi per auto elettriche o efficienti.

Messaggi Sussidi per veicoli elettrici o efficienti Canton Ticino				
anno	Nr. Mess.	Tipologia Veicoli sussidiati	Credito	Esito
1995	4390	VEL veicoli elettrici	2 mio Cantone + 10 Conf.	approvato
2001	5020	VEL2 veicolo efficienti	6 mio Cantone + 6.5 Conf.	approvato con riserve
2013	6774	Automobili fino 95 gCO ₂ /km	30 mio	respinto dal GC
2014	6947	Automobili elettriche e gas	12 mio	approvato dal GC, respinto referendum
2018	7540	Automobili elettriche pure	2.5 mio	

I primi due sono stati approvati, mentre il terzo è stato bocciato dal Parlamento e il quarto respinto dal Popolo a seguito di un referendum contro la decisione del Parlamento.

Come si può vedere, il nostro Cantone dal 1995 ha sperimentato e promosso la mobilità elettrica in varie forme e a suon di sussidi con i progetti VEL1 e poi VEL2 (estendendo i sussidi anche alle vetture diesel).

Il progetto VEL1, non avendo raggiunto i suoi obiettivi nel solo contesto geografico (Comune di Mendrisio) fissato con il messaggio governativo del 1995, ha dovuto essere in seguito esteso a tutto il Cantone, ma mettendo finalmente in circolazione circa solo 100 autovetture elettriche contro le 350 previste.

Il VEL2 prevedeva una spesa per il Cantone di 6 milioni (più 6,5 della Confederazione) per mettere in esercizio 1000 veicoli (il 70% a emissione zero e il 30% di tipo EURO4) all'anno per 4 anni, per un totale di 4000, ed espandere dall'inizio l'esperienza del VEL1 a tutto il Cantone. A consuntivo VEL2 ha messo in circolazione 1500 automobili efficienti, oltre il 90% a benzina o diesel (emissione zero?). Inoltre, secondo il rapporto conclusivo Rapp Trans, delle 1500 automobili sussidiate **600 sarebbero state comunque acquistate anche senza l'aiuto dello Stato**; rimangono quindi 900 auto efficienti per un costo per Cantone e Confederazione di 12,5 milioni.

I risultati e gli effetti sull'ambiente di VEL1 a VEL2 sono stati francamente molto molto modesti, inversamente proporzionali all'enfasi ed alla presenza mediatica che questi progetti hanno sollevato almeno nel nostro Cantone. Dobbiamo evitare di illuderci di poter risolvere i difficili e complessi problemi ambientali enfatizzando progetti che dovrebbero essere giudicati non più che "non riusciti", per non dire falliti.

Il VEL2, costato all'ente pubblico 12,5 milioni, non ha avuto effetti tangibili: si stimano nei per mille il risparmio energetico e le minori immissioni di CO₂ nel settore dei trasporti. È talmente poco da essere più che compensato dall'aumento della motorizzazione avvenuto nei 4 anni dell'operazione, che ha registrato un più 3%, quindi dieci volte l'effetto VEL2.

A seguito della bocciatura nel 2015 del credito di 12 mio del messaggio 6947, la promozione VEL e l'associazione Infovel sono stati chiusi. **Da allora però in 3 anni, senza sussidi (a parte il bonus sulle tasse di circolazione introdotto nel 2009 e corretto con il messaggio 6774), le auto elettriche sono cresciute di 2-3 volte per rapporto al numero in circolazione dopo 20 anni di VEL.**

3. BENEFICI PER IL CLIMA?

Con il nuovo messaggio da 3 milioni il Consiglio di Stato propone di sussidiare per 2,5 mio la messa in circolazione in Ticino di circa 1250 auto puramente elettriche. Purtroppo i benefici in termini di diminuzione delle emissioni di CO₂ (gas a effetto serra) saranno di nuovo microscopici, pur ammettendo che le vetture elettriche siano considerate a zero gCO₂/km, per rapporto ad autovetture a 130 gCO₂/km (media nuove immatricolazioni 2017).

Se poi, come esposto sopra, consideriamo che sicuramente più della metà di queste auto verrebbero acquistate anche senza sussidi (vedi evoluzione immatricolazioni 2015, 2016, 2017, 2018) arriviamo a riduzioni di CO₂ attorno alle 12mila Ton/anno.

Se aggiungiamo che la produzione della batteria di un'auto elettrica genera ancora importanti quantitativi di CO₂ e che in Svizzera si consuma anche energia elettrica prodotta da impianti a carbone (mix energetico SES 40% non certificato), vediamo che l'impatto del credito di 2.5 mio sul bilancio globale CO₂ della mobilità in Ticino è praticamente nullo.

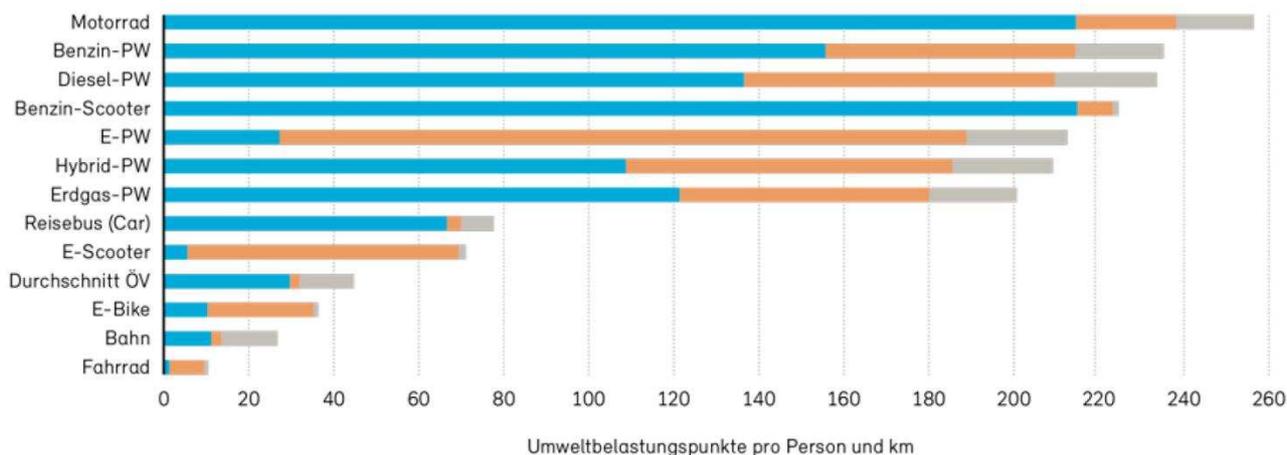
Purtroppo le automobili elettriche non hanno ancora dato la prova di essere molto migliori dei moderni modelli a combustibili fossili, in particolare per quanto riguarda l'energia necessaria per la produzione degli accumulatori al litio e di quella necessaria alla ricarica, quando sappiamo che nel mix elettrico europeo c'è ancora molto carbone e in svizzera nucleare. Un'auto elettrica con il mix europeo produce 90 gCO₂/km.

Lo studio comparativo EMPA e Paul Scherrer Institut lo conferma, come pure la fondazione svizzera per l'energia SES.

Il bilancio ambientale dei modelli di automobili elettriche attuali deve essere valutato in modo differenziato. Il confronto di alcuni indicatori ambientali nocivi alla salute dell'uomo e di ecosistemi dimostra che hanno un impatto maggiore per le autovetture elettriche pur alimentate con energia rinnovabile che le autovetture con motore a combustione moderni.

Fonte: *Gegenüberstellung verschiedener aktueller Schweizer Ökobilanzstudien im Bereich Elektromobilität EMPA PSI 2011*

La conferma è venuta anche da un recente rapporto dell'Ufficio federale dell'ambiente, che classificava sia l'autovettura a gas sia l'autovettura ibrida migliori in termini di CO₂ per rapporto all'autovettura elettrica pura.



Quelle: mobitool 2.0

Per garantire un tangibile beneficio dell'autovettura elettrica per quanto riguarda le emissioni di CO₂, oltre a ridurre il carico ambientale della produzione delle batterie, si dovrà eliminare la quota parte di energia elettrica da carbone o altro vettore fossile; concretamente l'energia elettrica per la ricarica delle batterie delle automobili elettriche deve essere prodotta da nuovo rinnovabile. Queste condizioni almeno nei prossimi 3-5 anni non sono affatto garantite, salvo per stazioni di ricarica Emoti.

La tipologia di automobili che più si avvicinerà allo zero gCO₂/km è l'autovettura a idrogeno o a gas, a condizione che l'idrogeno e il gas siano prodotti da fonti rinnovabili (elettricità rinnovabile sia per elettrolisi idrogeno, sia per processo power to gas, e biogas).

La misura più efficace per ridurre le emissioni di CO₂ è quella prevista dalla Confederazione con la Strategia energetica 2050, la quale impone agli importatori una media di auto vendute sotto i 95 gCO₂/km a partire dal 2020, pena il pagamento di sanzioni.

4. BENEFICI PER LA QUALITÀ DELL'ARIA IN TICINO

L'autovettura elettrica per rapporto alle autovetture a combustione interna ha il vantaggio di non produrre ossidi di azoto, polveri sottili, CO, HC, ecc.

Con il credito di 2,5 mio, riprendendo le ipotesi precedenti, verranno messe in circolazione in Ticino circa 300 a 600 autovetture elettriche al posto di autovetture a combustione interna.

Il carico inquinante delle nuove autovetture Euro6 è nettamente migliorato per rapporto al passato. Queste autovetture continueranno a essere vendute ed immatricolate in grandi quantità e sostituiranno in gran parte vetture di vecchia generazione con importanti diminuzioni delle immissioni di particolato e ossidi di azoto (vedi diesel).

Valori limite emissioni veicoli nuovi motore a Benzina				
	Anno	NOX	HC+ NOX	PM
Euro 1	1/92	-	0.97	-
Euro 2	1/97	-	0.50	-
Euro 3	1/00	0.15	-	-
Euro 4	1/05	0.08	-	-
Euro 5	9/09	0.06	-	0.005
Euro 6	8/14	0.06	-	0.005

Valori limite emissioni veicoli nuovi motore a Diesel				
	Anno	NOX	HC+ NOX	PM
Euro 1	1/92	-	1.13	0.14
Euro 2	1/96	0.55	0.70	0.08
Euro 3	1/00	0.5	0.56	0.05
Euro 4	1/05	0.25	0.30	0.05
Euro 5	9/09	0.18	0.23	0.005
Euro 6	8/14	0.08	0.17	0.005

Ogni anno in Ticino avvengono circa 20'000 nuove immatricolazioni di nuove automobili, mentre circa 18'000 auto datate vengono tolte dalla circolazione.

Il credito da 2.5 mio per aumentare dell'1-1,5% la quota parte di autovetture elettriche fra le nuove immatricolazioni (massimo 600 vetture elettriche in più in 2-3 anni per rapporto a 40 a 60'000 Euro 6) porterà benefici impercettibili per rapporto alle immissioni di tutto il parco veicoli cantonale.

Autovetture immatricolate in Ticino per categoria (fonte risposta 7 nov. 2018 CdS)		
Categoria	Numero	
Euro 0 (B00)	2'950	1%
Euro 1 (B01)	4300	2%
Euro 2 (B02)	8'314	4%
Euro 3 (B03)	15'431	7%
Euro 4 (B04)	53'336	23%
Euro 5 (da B05 a B05b)	69'466	30%
Euro 6 (da B06a a B06d)	73'369	32%

A fine 2018 in Ticino sono immatricolate circa 30mila autovetture diesel Euro 3 o inferiori che hanno immissioni di NOX e di particolato nettamente superiori alle nuove Euro 6 a diesel o benzina

Un'autovettura Euro 3 produce NOX come 6 autovetture diesel nuove Euro 6 e polveri sottili come 10 Euro 6. Il rapporto è ancora migliore se confrontiamo le vecchie diesel con le nuove a benzina.

È quindi palese che la misura più efficace per migliorare la qualità dell'aria attraverso la promozione di autovetture elettriche è combinare e condizionare il sussidio per l'acquisto alla rottamazione o messa fuori circolazione di una vettura Euro 3 o precedenti. Se ad essere sostituita con l'acquisto di un'auto elettrica fosse invece un'automobile di nuova generazione Euro 6 i benefici per l'ambiente sarebbero praticamente nulli, mentre senza sostituzione vi sarebbe comunque un'automobile in più sulle nostre strade.

Questo meccanismo era già previsto nel M6947 (senza che fosse stata causa del suo rifiuto popolare), motivo per cui se era attuabile 4 anni fa deve esserlo ancora oggi. **Il richiedente dovrà dimostrare l'avvenuta rottamazione oppure la messa fuori circolazione (senza necessità di certificare la rottamazione) del veicolo di cui era precedentemente in possesso (M6947 p. 5).**

Il beneficio in termini ambientali ed energetici sarà effettivo solo con questa condizione. Saranno invece neutre le conseguenze sul traffico che quotidianamente intasa le strade. Riteniamo indispensabile che lo Stato, utilizzando soldi della collettività, non aggravi questo problema, che dovrebbe semmai impegnarsi per risolvere o perlomeno migliorare.

5. MISURE AMBIENTALI: EFFETTI REALI E PERCEZIONE

Da decenni siamo tutti coscienti e informati sui rischi per l'ambiente e la salute delle immissioni atmosferiche, in particolare di quelle che produciamo per muoverci.

A diversi livelli, locale (Cantone), nazionale (Confederazione) o internazionale (Unione Europea), sono state sviluppate strategie ed adottate normative che hanno contribuito a limitare l'impatto ambientale della crescente motorizzazione.

Fino a un anno fa eravamo tutti convinti dei vantaggi della motorizzazione diesel; in Ticino abbiamo introdotto tasse di circolazione che favoriscono le autovetture a basso CO₂, tra le quali chiaramente le autovetture diesel, che hanno immissioni specifiche di CO₂ inferiori del 15% per rapporto a quelle a benzina. Il Dieselgate ha purtroppo dimostrato che non avevamo le competenze per poter verificare le immissioni reali e gestire la complessità della materia, che è in costante evoluzione tecnologica e normativa.

Per chi ha acquistato un veicolo "ecologico" incentivato con tasse di circolazione ridotte (vedi sistema bonus introdotto nel 2009), ma si è visto a due riprese eliminare il bonus a seguito della modifica dei coefficienti energetici prima e del pacchetto di riequilibrio poi, non è più particolarmente chiaro che cosa lo Stato stia combinando in politica ambientale e può nutrire legittimi dubbi sulla sua coerenza ed efficacia. In questo senso il Cantone dovrebbe dimostrare più continuità nelle misure già adottate evitando confusione e disillusioni.

Con il VEL 1 e VEL 2 il nostro Cantone ha dapprima sperimentato poi applicato misure attive per ridurre il carico ambientale della motorizzazione, arrivando a sussidiare autovetture diesel con un carico ambientale (NOX) 6 volte rispettivamente (PM) 10 volte superiore alla nuova generazione. In parallelo abbiamo lasciato porte aperte allo sviluppo sfrenato della motorizzazione tollerando posteggi abusivi e concedendone nuovi in grandi quantità.

Con il messaggio n. 7540 ci troviamo di nuovo confrontati con una situazione analoga, una nuova promozione di (seppur poche) autovetture elettriche, che, come abbiamo visto precedentemente, non avranno alcun effetto tangibile né sul clima globale né sulla qualità dell'aria in Ticino.

Ci vuole la giusta razionalità nel giudicare queste tecnologie, non possiamo lasciarci trasportare dall'entusiasmo e dalla notorietà dei progetti pilota, la cui forte visibilità mediatica locale ne distorce la reale consistenza. Inoltre in Svizzera e in Ticino non abbiamo un'industria automobilista da sostenere.

Di nuovo la proposta non prevede la rottamazione, sebbene nel 2010 il rapporto PEC parlasse di incentivi per la rottamazione di auto di più di 9 anni per 500mila franchi all'anno su 3 o 9 anni.

Sussidiare un'autovettura elettrica, senza condizionarlo al ritiro dalla circolazione di una vettura obsoleta e molto inquinante per rapporto agli standard 2019, non porterà altro che un'autovettura in più in circolazione sulle nostre strade, che occuperà esattamente il medesimo spazio di una convenzionale e contribuirà a mantenere alti il tasso di motorizzazione in Ticino e il livello di congestione delle nostre strade.

La percezione che abbiamo dell'automobile elettrica però è che permetta di circolare senza inquinare (tra l'altro falsa, vedi bilancio CO2) e ci porterà, come affermato dal Direttore USTRA Jörg Röthlisberger, a circolare più frequentemente (effetto rebound), accrescendo ingorghi e code sulle nostre strade.

Il nostro Cantone ha un tasso di motorizzazione di 635 veicoli per 1000 abitanti, per rapporto alla media svizzera di 543: sono 92 in più. È su questo argomento che dobbiamo lavorare, fissando obiettivi che per intanto il Cantone non ha.

6. CONCLUSIONE

Il messaggio n. 7540 chiede un credito di 3 milioni, dei quali 0.5 mio per impianti di ricarica. Ritenuto che lo Stato possa e debba promuovere la mobilità elettrica, facilitandola con la realizzazione delle condizioni quadro, ad esempio reti di ricarica (vedi anche Roadmap nazionale), questo importo non è in discussione.

Per quanto riguarda invece i 2.5 mio per subsidiare 1250 autovetture elettriche, il credito può essere approvato unicamente se il sussidio per una vettura elettrica è condizionato al ritiro dalla circolazione di una autovettura di vecchia generazione, delle categorie Euro 0 (B00), Euro 1 (B01), Euro 2 (B02), Euro 3 (B03), per ogni autovettura elettrica subsidiata, ipotizzando anche un sussidio unitario maggiore se, dopo analisi, la perdita di valore nel mercato dell'usato fosse penalizzante per la rottamazione. Si ritiene pure ipotizzabile di concedere un incentivo, da valutare, volto a sostenere l'acquisto di vetture efficienti quali le auto ibride plug-in o a gas o a idrogeno, qualora la differenza di prezzo per rapporto alle convenzionali fosse ancora elevato.

Di conseguenza si invita il Gran Consiglio ad approvare il Messaggio e il decreto ad esso annesso, con le seguenti modifiche:

Articolo 1

È stanziato un credito quadro di 3'000'000 di franchi per incentivare l'acquisto di veicoli elettrici, ibridi plug in, a gas o a idrogeno, e lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica elettrica domestica e sul posto di lavoro.

Articolo 3

Il Consiglio di Stato fissa, mediante decreto esecutivo, i criteri per la gestione del credito quadro e le relative modalità di accesso, le quali condizionano la concessione del sussidio alla messa fuori circolazione di una vettura Euro 0 (B00), Euro 1 (B01), Euro 2 (B02), Euro 3 (B03).

Per la minoranza della Commissione speciale energia:

Bruno Storni, relatore

Crugnola - Filippini (con riserva) -

Gianora - Käppeli - Lepori - Terraneo

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente lo stanziamento di un credito quadro di 3'000'000 di franchi destinato a incentivare l'acquisto di veicoli elettrici e lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica elettrica domestica e sul posto di lavoro

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

- visto il messaggio 30 maggio 2018 n. 7540 del Consiglio di Stato,
- visto il rapporto 5 febbraio 2019 n. 7540 R2 della minoranza della Commissione speciale energia,

d e c r e t a :

Articolo 1

È stanziato un credito quadro di 3'000'000 di franchi per incentivare l'acquisto di veicoli elettrici, ibridi plug in, a gas o a idrogeno, e lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica elettrica domestica e sul posto di lavoro.

Articolo 2

Il Consiglio di Stato ripartisce il credito quadro in crediti d'impegno per gli incentivi all'acquisto di veicoli totalmente elettrici e all'installazione di ricariche per veicoli elettrici a domicilio e presso datori di lavoro.

Articolo 3

Il Consiglio di Stato fissa, mediante decreto esecutivo, i criteri per la gestione del credito quadro e le relative modalità di accesso, le quali condizionano la concessione del sussidio alla messa fuori circolazione di una vettura Euro 0 (B00), Euro 1 (B01), Euro 2 (B02), Euro 3 (B03).

Articolo 4

Il credito è iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione protezione aria, acqua e suolo.

Articolo 5

Il Consiglio di Stato presenterà annualmente un rapporto comprendente il rendiconto delle misure di promozione intraprese e sui risultati conseguiti.

Articolo 6

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi ed entra immediatamente in vigore.