

Messaggio

numero

7540

data

30 maggio 2018

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Stanziamiento 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

Signora Presidente,
signore e signori deputati,

per ridurre le emissioni atmosferiche prodotte dal traffico motorizzato e conseguire gli obiettivi definiti nel Piano energetico cantonale (PEC), il Consiglio di Stato ritiene indispensabile poter finanziare la diffusione di veicoli totalmente elettrici.

Contenere/diminuire le emissioni atmosferiche prodotte dalle automobili rappresenta una misura importante per migliorare la qualità dell'aria, poiché i km percorsi tendono ad aumentare di anno in anno e i motori a combustione restano la fonte principale ossidi di azoto e polveri fini. L'elettrificazione della mobilità rappresenta dunque un'ulteriore opportunità di attuare una mobilità più sostenibile nel nostro Cantone, a complemento della mobilità aziendale, del car-sharing o del carpooling, del potenziamento del trasporto pubblico e dello sviluppo della mobilità dolce.

Parallelamente ai veicoli è necessario che la rete di ricarica elettrica possa espandersi di conseguenza. Se per i sistemi di ricarica rapida e ultra-rapida l'Azienda elettrica ticinese e le principali aziende ticinesi di distribuzione di energia elettrica, mediante Enerti SA, stanno offrendo pacchetti completi di soluzioni di ricarica pubblica, diversa è invece la situazione per i sistemi di ricarica domestica o presso i datori di lavoro, per i quali si ritiene di dover intervenire con un incentivo mirato.

Il 14 giugno 2015 la popolazione ticinese ha respinto alle urne una proposta di modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977, che avrebbe permesso di destinare un supplemento sull'imposta al finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità sostenibile in senso lato, fra i quali pure gli incentivi all'acquisto di veicoli molto efficienti e per la realizzazione di una rete di rifornimento per veicoli elettrici.

Con il presente messaggio vi sottoponiamo dunque la richiesta di un credito quadro di fr. 3'000'000 per il finanziamento dell'elettro-mobilità, focalizzato unicamente a incentivare l'acquisto di veicoli totalmente elettrici e lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica a domicilio e presso i datori di lavoro.

Esso rappresenta l'attuazione della misura EV 1 contenuta nel Piano di risanamento dell'aria (PRA) 2017 adottato dal Consiglio di Stato nel 2018.

1. CRONISTORIA

M6774 del 9 aprile 2013 a modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977 concernente gli ecoincentivi e stanziamento di un credito quadro di fr. 30'000'000, per il periodo 2014-2020, per il finanziamento della mobilità sostenibile

Con il messaggio n. 6774 del 9 aprile 2013 il Consiglio di Stato ha proposto una modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977 per modificare il sistema bonus-malus sull'imposta di circolazione (ecoincentivi) e il supplemento d'imposta per automobili obsolete dal profilo ambientale ed energetico, nonché per introdurre un ulteriore supplemento sull'imposta da destinare al finanziamento della mobilità sostenibile. Parallelamente ha richiesto un credito quadro di fr. 30'000'000.- per il finanziamento di provvedimenti per la mobilità sostenibile, in particolare il contributo all'acquisto di veicoli molto efficienti.

Il rapporto di minoranza della Commissione speciale energia (6774 R2 dell'8 ottobre 2013) ha sostenuto la proposta del Consiglio di Stato. La maggioranza della Commissione ha per contro proposto (rapporto 6774 R1 dell'8 ottobre 2013) l'accettazione parziale della modifica di Legge e la non concessione del credito di 30 mio franchi.

Nella seduta del 15 ottobre 2013 il messaggio è stato solo parzialmente approvato dal Gran Consiglio, secondo le indicazioni della maggioranza commissionale. Sono quindi state approvate le modifiche dell'articolo 1 cpv. 3, che introduce una forchetta tra il 10% e il 40% per il supplemento dell'imposta dovuta per le automobili che non rispettano più gli standard minimi da un punto di vista ambientale ed energetico, e dell'art. 1a, che permette l'introduzione di un sistema bonus-malus basato sulle emissioni di CO2 al km del singolo veicolo. È stata invece sospesa l'approvazione del nuovo articolo 1b che definisce la base legale per il finanziamento della mobilità sostenibile ed il decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito quadro di Fr. 30'000'000 per il periodo 2014-2020.

M6947 del 28 maggio 2014 a modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977 per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità sostenibile e stanziamento di un credito quadro di fr. 16'000'000.- per il periodo 2014-2018

In data 28 maggio 2014 il Consiglio di Stato, con il nuovo messaggio M6947, ha ripresentato al Gran Consiglio la modifica di legge e la richiesta di un credito quadro con una serie di adeguamenti conseguenti alle perplessità, alle obiezioni e alle richieste espresse nei Rapporti di maggioranza e di minoranza al M6774.

Per quanto concerne la modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motori, si è riproposto l'art. 1b con l'aggiunta della mobilità aziendale quale indirizzo di utilizzo degli introiti del supplemento. La richiesta di credito quadro è stata ridotta da fr. 30'000'000.- a fr. 16'000'000.-, di cui fr. 12'000'000.- dedicati ai contributi per l'acquisto di veicoli efficienti, fr. 2'000'000.- per la promozione di misure concrete per la mobilità aziendale, fr. 1'400'000.- per le infrastrutture di ricarica e rifornimento per i veicoli efficienti e fr. 600'000.- per consulenze.

La modifica della legge e il Decreto legislativo concernente lo stanziamento del credito quadro sono stati approvati dal Gran Consiglio il 25 novembre 2014. Contro la modifica della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore è stato promosso con successo un referendum.

La modifica della Legge è stata respinta in votazione popolare il 14 giugno 2015.

Critiche al M6947 del 28 maggio 2014 a modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977

Nel nuovo articolo 1b contenuto nel Disegno di legge del 25 novembre 2014 per la modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977 venivano definiti gli indirizzi per l'utilizzo delle maggiori entrate derivanti dal supplemento sull'imposta di circolazione, come esemplificato di seguito:

- a) incentivare l'acquisto (cash-bonus) di veicoli molto efficienti per la mobilità privata, in condivisione (car-sharing e car-pooling), aziendale e pubblica;
- b) predisporre, allestire ed estendere una rete moderna ed efficiente di ricarica per veicoli elettrici e di stazioni di rifornimento di gas metano;
- c) sostenere lo sviluppo e l'attuazione di misure di mobilità aziendale;
- d) fornire una consulenza di qualità attraverso un mandato di prestazione ad un ente privato o pubblico senza scopo di lucro.

Il rapporto n. 6947R della Commissione speciale energia dell'11 novembre 2014, pur condividendo in linea di principio gli indirizzi elencati nel disegno di legge, rendeva attento il Consiglio di Stato a non voler caricare di troppi oneri gli automobilisti. Proprio la contrarietà nei confronti di nuovi oneri a carico degli automobilisti è stata lo spunto per la raccolta delle firme che ha condotto al referendum.

Aspetti condivisi del M6947 del 28 maggio 2014 a modifica della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio del 1977

Alcuni obiettivi del messaggio n. 6947, in particolare quelli di:

- stimolare le aziende all'attuazione di piani di mobilità volti a ridurre i viaggi compiuti dai dipendenti con la propria autovettura tramite contributi alla concretizzazione di misure di mobilità aziendale,
- incoraggiare l'ammodernamento del parco veicoli ticinese allo scopo di renderlo meno inquinante,
- promuovere l'acquisto di veicoli molto efficienti tramite la concessione di incentivi finanziari escludendo i veicoli a benzina e diesel,

sono stati condivisi sia dalla Commissione speciale energia nel Rapporto al M6947 (cfr. pag. 8), sia dal Comitato referendario, siccome tesi a incidere sulla quantità di traffico sulle nostre strade nonché sulle emissioni ambientali che lo stesso provoca, inserendosi in una politica della mobilità e ambientale, coordinata e in linea con quanto indicato nel PEC.

Il primo obiettivo è stato raggiunto con l'approvazione del Gran Consiglio del decreto legislativo concernente la costituzione di un fondo di fr. 2'000'000.- per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale e altri progetti (cfr. M7106), entrato in vigore il 18 marzo 2016.

I restanti due obiettivi vogliono essere perseguiti tramite il presente credito quadro.

2. CONTESTO E OBIETTIVI DEL CREDITO QUADRO

Con il Piano energetico cantonale (PEC) il Consiglio di Stato ha definito la politica energetica cantonale dei prossimi anni.

In questo contesto, l'attuazione di provvedimenti nel settore della mobilità è determinante, ritenuto che questo settore è responsabile per oltre il 30% del consumo energetico globale in Ticino, ma non solo, di cui quasi il 95% prodotto con carburanti fossili (vedi portale OASI-Energia, rif. <http://www.oasi.ti.ch/web/energia/consumo-per-settore.html>), fonti principali di emissioni di CO₂ e di inquinanti primari come il diossido di azoto e le polveri fini (cfr. Rapporto sulla qualità dell'aria del 2017). Una politica energetica sostenibile deve pertanto agire in questo settore sull'elevato potenziale di efficienza, sulla conversione dei vettori energetici di origine fossile e su modalità razionali di trasporto, il tutto nell'ottica di una mobilità sostenibile dal profilo energetico, climatico e ambientale.

La misura EV 1 contenuta nel Piano di risanamento dell'aria (PRA) 2017¹, adottato dal Consiglio di Stato nel 2018, persegue proprio lo scopo di ridurre le emissioni derivanti dal traffico motorizzato tramite la promozione di veicoli totalmente elettrici e di stazioni di ricarica elettrica domestica e presso i datori di lavoro.

A livello internazionale vi sono Stati come la Norvegia, la Francia, l'Inghilterra, l'Austria, la Danimarca, l'India e la Cina, a cui potrebbero aggiungersi anche la Svezia e l'Olanda, che hanno deciso di bandire la vendita di automobili con solo motore a scoppio in un orizzonte temporale compreso fra il 2025 e il 2040. Sempre più costruttori di automobili, inoltre, stanno orientando le proprie politiche industriali e d'investimento verso una transizione, almeno parziale, dalla trazione termica a quella elettrica.

L'Unione europea accompagna questo sviluppo pubblicando diverse direttive orientate sia a fissare degli standard tecnici, ad esempio per quanto concerne le prese delle ricariche, sia a realizzare un sistema di ricarica aperto e utilizzabile da tutti (interoperabilità).

Al contrario, a livello svizzero il Consiglio federale ha affermato, tramite il suo rapporto a seguito della mozione 12.3652 "Elaborazione di un piano direttore per lo sviluppo intelligente della mobilità elettrica"², che le misure previste con la Strategia energetica 2050 sono sufficienti e che dunque non è necessario elaborare un piano direttore per l'elettromobilità. Si tratta essenzialmente di progetti pilota e dimostrativi, di offerte di consulenza e d'informazione tramite SvizzeraEnergia, del ruolo esemplare della Confederazione (progetto RUMBA di gestione ambientale e delle risorse dell'Amministrazione federale) o ancora dell'adattamento delle prescrizioni concernenti le emissioni di CO₂ delle flotte di automobili (95 g/km a partire dal 2021).

Proprio in ragione dell'approccio federale, il Consiglio di Stato ritiene necessario promuovere l'acquisto di veicoli elettrici, analogamente a quanto già avviene ad esempio in Germania³ o nella provincia autonoma di Bolzano in Alto Adige⁴.

Nonostante oggi in Svizzera vi siano 14 marche che commercializzano automobili totalmente elettriche,⁵ in Ticino erano immatricolati alla fine del 2017 poco meno di 1000 veicoli totalmente elettrici. Anche se queste cifre sono incoraggianti, se paragonate alla situazione che avevamo solo pochi anni fa, siamo dell'opinione che la diffusione della

¹ www.ti.ch/aria

² Elettromobilità: Masterplan per uno sviluppo intelligente – Ufficio federale dell'energia – 2015

³ http://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/elektromobilitaet_node.html

⁴ http://www.provincia.bz.it/it/servizi-a-z.asp?bnsv_svid=1032844

⁵ Auto-Umweltliste – Die Elektroautos in der Übersicht – VCS – 2017

mobilità elettrica debba essere ancora promossa attivamente. Infatti, il contributo finanziario si pone l'obiettivo di diminuire la differenza di prezzo d'acquisto rispetto a veicoli di pari categoria ma con motorizzazioni meno efficienti, che costano meno e sono più facilmente scelti dagli acquirenti.

Con il presente credito quadro, abbinato a un contributo di pari entità riconosciuto dagli importatori, ci prefiggiamo di raddoppiare in quattro anni il parco dei veicoli circolanti totalmente elettrici, quale elemento aggiuntivo a supporto della mobilità sostenibile nel nostro Cantone⁶. Gli approfondimenti eseguiti nel corso dei primi mesi del 2018 presso gli importatori svizzeri, che hanno in listino automobili totalmente elettriche hanno permesso di confermare il loro interesse per questa azione promozionale.

Pure l'Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA) – Sezione Ticino si è espressa a favore di questa modalità di incentivazione.

Parallelamente riteniamo necessario promuovere l'allestimento dell'infrastruttura di ricarica domestica e presso i datori di lavoro, ritenuta indispensabile ai fini della diffusione dell'elettromobilità, con l'obiettivo di incrementarne il contingente di un migliaio di unità.

Gli scopi finali sono quelli di migliorare l'efficienza e l'efficacia energetica del settore della mobilità, con l'adozione di sistemi di trazione efficienti e la conversione dei vettori energetici di origine fossile a vettori energetici da fonte rinnovabile e indigena, con una parallela riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera.

3. EFFICIENZA ENERGETICA DEI VEICOLI ELETTRICI

L'efficienza energetica dei veicoli dipende essenzialmente dal sistema di trazione. La trazione elettrica è intrinsecamente superiore a quella dei motori a combustione interna, che hanno un limite fisico di rendimento di poco superiore al 30%. I motori elettrici hanno invece un rendimento che può superare l'80%. In condizioni reali, in particolare nel traffico cittadino, essi hanno dei consumi di energia fino a 5-6 volte inferiori ai motori a combustione.

Se però si considera l'intera filiera energetica, all'efficienza del sistema di trazione deve essere sommata l'efficienza legata ai processi necessari per rendere disponibile l'energia a bordo della vettura. A questo proposito si rileva che per un veicolo elettrico, rispetto a uno paragonabile alimentato a diesel, l'efficienza complessiva dell'intera catena energetica è:

- inferiore se l'energia elettrica proviene da centrali nucleari o a combustibili fossili (scarso rendimento nella produzione di elettricità a partire dal combustibile primario);
- praticamente identica se l'energia elettrica è prodotta dalle biomasse legnose (rendimento mediocre nella produzione di elettricità a partire dal combustibile primario);
- superiore per tutti gli altri casi (rendimento buono nella produzione di elettricità a partire dal combustibile primario).

La migliore efficienza complessiva viene raggiunta nella situazione in cui il veicolo elettrico è alimentato con energie rinnovabili, nell'ordine: fotovoltaico, eolico e idroelettrico.

⁶ Decreto legislativo del 14.12.2015 concernente la costituzione di un fondo di fr. 2'000'000.– per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale ed altri progetti

In effetti quasi tutte le case automobilistiche si stanno orientando verso la graduale elettrificazione dei loro veicoli. L'avvento nel 2011 delle batterie al litio ha dato di fatto una svolta allo sviluppo dei veicoli elettrici e si stanno ora affermando veicoli di vario genere: utilitarie, familiari e pure a quattro trazioni in grado di adattarsi a condizioni stradali e meteorologiche anche estreme.

Lo sviluppo e la produzione della prossima generazione di batterie richiederanno dai quattro ai cinque anni di tempo e punteranno a una maggiore densità di energia e a costi di fabbricazione più contenuti. Secondo gli esperti⁷, entro il 2035 la capacità delle batterie passerà dagli odierni 100 a 300 Wh/kg, mentre i costi scenderanno da 900 a 250 dollari per kWh di capacità di immagazzinamento. Per una batteria da 300 kg di peso ciò significa che la sua autonomia passerà dagli odierni 150 a 600 km, un aumento significativo.

Nonostante la produzione delle batterie necessiti oggi d'importanti risorse naturali ed energetiche, gli esperti del ramo sono dell'avviso che il progresso tecnologico e l'industrializzazione di questo settore permetteranno di ridurre sensibilmente l'impatto ambientale delle batterie, analogamente a quanto avvenuto nello sviluppo delle batterie per l'informatica e la telefonia. Le future batterie saranno dunque più leggere e, come detto poc'anzi, disporranno di una maggiore densità elettrica che permetterà di ridurre i consumi sia per la loro produzione che durante l'esercizio (riduzione dei consumi al km).

Diversi studi a livello nazionale ed europeo⁸ dimostrano che l'auto del futuro sarà elettrica per il 70%, perché più efficiente dal profilo energetico e delle emissioni di CO₂, e ciò considerando tutta la catena energetica "well-to-wheel", dalla produzione dell'energia elettrica al veicolo in sé stesso (letteralmente "dalla fonte alla ruota").

4. INFRASTRUTTURA DI RICARICA ELETTRICA

L'infrastruttura di ricarica riveste un ruolo fondamentale nello sviluppo dell'elettromobilità, in generale e dunque anche in Ticino, poiché l'autonomia dei veicoli totalmente elettrici non è ancora paragonabile a quella dei veicoli con motore termico. Risulta dunque fondamentale poter ricaricare il proprio veicolo in qualsiasi luogo e in qualsiasi momento.

4.1 Infrastruttura di ricarica pubblica

In considerazione della continua evoluzione e del recente sviluppo del mercato dell'elettromobilità in Svizzera, l'Azienda elettrica ticinese ha elaborato un piano per lo sviluppo di una propria rete di ricariche ultrarapide lungo l'autostrada A2 in Ticino, nel rispetto della *Raccomandazione* elaborata dall'Ufficio federale delle strade⁹. Attualmente sono in servizio due colonnine di ricarica da 150 kW in corrente continua + 62 kW in corrente alternata nelle due aree autostradali San Gottardo Sud. Ognuna di esse è compatibile con i sistemi di ricarica oggi in uso sulle automobili elettriche di tutte le marche, incluso le tedesche, le asiatiche e Tesla, ed è in grado di ricaricare fino a quattro veicoli contemporaneamente. La prossima tappa, già pianificata, è la posa di due nuove colonnine presso le aree di servizio di Bellinzona Sud e Bellinzona Nord. Questa possibilità di rifornimento ultrarapido s'inserisce nella rete accessibile tramite i servizi di swisscharge.ch, società che intende realizzare la rete di stazioni di ricarica più grande della Svizzera.

⁷ Chancen und Risiken der Elektromobilität in der Schweiz – TA-SWISS – 2013 e Update 2016

⁸ Cfr. 4 e Electric Vehicles – The future of transport in Europe – Union of the electricity industry (Eurelectric) – 2009

⁹ Raccomandazione per la realizzazione di stazioni di ricarica veloci lungo le strade nazionali – USTRA – 2017

Anche le principali aziende ticinesi di distribuzione di energia elettrica, per mezzo di Enerti SA, hanno creato recentemente il marchio *emoti* con lo scopo di offrire un pacchetto completo di soluzioni di ricarica ad accesso pubblico per veicoli elettrici. *emoti* è partner della rete nazionale di ricarica pubblica *evpass* che conta attualmente oltre 530 punti di ricarica ma che, grazie ai suoi accordi di partenariato, intende proporre oltre 3.000 punti di ricarica entro il 2019. Il primo obiettivo di *emoti* è quello di aggiornare e rendere più performanti e confortevoli le 107 colonnine di ricarica ad accesso pubblico attualmente presenti sul nostro territorio, coinvolgendo Comuni e proprietari di centri commerciali, alberghi, ristoranti e aziende. Le nuove colonnine permetteranno di erogare fino a 22 kW in corrente alternata e di ricaricare simultaneamente 2 veicoli.

Solo in un secondo tempo il progetto prevede la diffusione di sistemi di ricarica per stabili privati, dalla casa monofamiliare, ma soprattutto al condominio.

Entrambi i progetti ticinesi (AET ed Enerti) sono sostenibili dal profilo ambientale poiché l'energia elettrica erogata dalle colonnine sarà garantita proveniente interamente da centrali idroelettriche ticinesi.

4.2 Infrastruttura di ricarica domestica e presso i datori di lavoro

Quanto indicato sopra si confà essenzialmente a strutture ad accesso pubblico in cui il veicolo elettrico deve sfruttare tempi di stazionamento limitati, tipicamente da meno di mezz'ora fino a un paio di ore.

Con un'infrastruttura di ricarica domestica o presso i datori di lavoro, il veicolo potrà invece stazionare per un tempo più lungo, tipicamente almeno 8 ore, per cui potranno essere previste potenze di ricarica minori. I livelli di potenza di ricarica possono variare tipicamente fra i 3.6 e gli 11 kW in corrente alternata.¹⁰

Ai fini dello sviluppo dell'elettro-mobilità riteniamo indispensabile che l'infrastruttura di ricarica possa essere diffusa capillarmente sul territorio, e soprattutto laddove la popolazione vive o lavora, permettendo inoltre anche a chi non dispone di una propria casa, tipicamente inquilini o condomini, di ricaricare comunque il proprio veicolo elettrico. Per l'allestimento di questo tipo d'infrastruttura, le difficoltà e il maggior onere finanziario risiedono prevalentemente nella modifica dell'allacciamento e del quadro elettrico piuttosto che nella colonnina di ricarica in sé.

A tal riguardo segnaliamo l'interessante proposta delle aziende elettriche di distribuzione ticinesi che offrono una soluzione molto pratica e conveniente di noleggio della colonnina comprensiva dell'allacciamento alla rete elettrica. L'installazione viene eseguita dall'azienda elettrica di distribuzione locale mentre all'utente è richiesto il pagamento di un importo forfettario unico (per maggiori informazioni consultare www.emoti.swiss). L'utente non deve pertanto sostenere costi d'investimento iniziali per la colonnina, ma avrà da pagare un noleggio mensile in cui sono compresi anche i costi di manutenzione e dell'eventuale sostituzione dell'apparecchio nel caso in cui non fosse più compatibile con un nuovo veicolo. Inoltre le aziende si occupano di fatturare l'energia consumata per la ricarica del veicolo direttamente nella bolletta del relativo appartamento.

¹⁰ Guida all'installazione di sistemi di ricarica per auto elettriche – Protoscar SA e IFEC Ingegneria SA – 2017, scaricabile gratuitamente dal sito <https://emobility-svizzera.ch>

Siamo dell'avviso che il contributo cantonale, abbinato alla soluzione offerta dalle aziende elettriche di distribuzione o da altri enti, possa sostenere e facilitare la posa di punti di ricarica anche presso gli stabili plurifamiliari con posteggi e garage comuni.

Sarà inoltre indispensabile che questo tipo di ricarica, oltre alla comunicazione con il veicolo conformemente alla direttiva europea IEC 61851, permetta in futuro di determinare il carico sulla rete elettrica e di conseguenza il momento più opportuno per ricaricare il veicolo. In questo modo sarà possibile ottenere un benefico effetto di livellamento del carico sulla rete elettrica, in particolare permettendo ai veicoli elettrici di assorbire i picchi di produzione degli impianti fotovoltaici.

Grazie alla loro potenziale diffusione capillare sul territorio, riteniamo indispensabile sostenerne l'installazione a complemento dell'infrastruttura di ricarica ad accesso pubblico.

5. INDIRIZZI DI UTILIZZO DEL CREDITO QUADRO

Come rilevato in entrata, si ritiene determinante poter disporre di mezzi per promuovere la diffusione di veicoli totalmente elettrici e la relativa infrastruttura di ricarica, per attuare una mobilità più sostenibile nel nostro Cantone, a complemento della mobilità aziendale, del car-sharing o del carpooling, del potenziamento del trasporto pubblico e dello sviluppo della mobilità dolce.

Gli indirizzi di utilizzo del credito quadro sono quelli di attuare i seguenti provvedimenti a favore di una mobilità sostenibile:

- a. incentivare l'acquisto di veicoli totalmente elettrici con un importo forfettario indipendente dal loro prezzo d'acquisto;
- b. incentivare l'installazione di sistemi di ricarica elettrica a domicilio e presso datori di lavoro con un importo forfettario.

Le modalità di accesso saranno definite nel dettaglio in un decreto esecutivo, la cui adozione è di competenza del Consiglio di Stato.

6. PRINCIPI DEL DECRETO ESECUTIVO CONCERNENTE L'ACCESSO AGLI INCENTIVI FINANZIATI CON IL CREDITO QUADRO

Il decreto esecutivo stabilirà in modo preciso le modalità di gestione del credito quadro, in particolare le competenze decisionali, la ripartizione di utilizzo del credito quadro nonché le procedure e i criteri di accesso ai finanziamenti.

Di seguito sono illustrati i principi base.

È stabilita in una prima fase la seguente ripartizione di utilizzo del credito quadro:

- fr. 2'500'000.- a favore di incentivi forfettari all'acquisto di veicoli totalmente elettrici a cui saranno abbinati contributi di pari entità riconosciuti dagli importatori svizzeri;
- fr. 500'000.- a favore di incentivi forfettari per l'installazione di sistemi di ricarica per veicoli elettrici a domicilio o presso datori di lavoro. Le aziende elettriche potranno offrire a loro volta ulteriori agevolazioni o contributi finanziari.

L'incentivo all'acquisto di veicoli totalmente elettrici sarà previsto quale importo forfettario di fr. 2'000.- che potrà essere erogato se l'importatore concederà in Ticino uno sconto di pari entità sul prezzo di listino applicato in Svizzera. Gli approfondimenti eseguiti presso gli importatori svizzeri che hanno in listino automobili totalmente elettriche hanno permesso di confermare il loro interesse per questa azione promozionale. Pure l'Unione professionale dell'automobile (UPSA) – Sezione Ticino si è espressa a favore di questa modalità di incentivazione.

Gli incentivi saranno destinati unicamente agli automobilisti residenti o domiciliati in Ticino o a persone giuridiche con sede sociale in Ticino, esclusi i Comuni. Questi ultimi, infatti, dispongono già dei contributi del Fondo energie rinnovabili (FER),¹¹ con i quali è possibile finanziare sin dal 2014 l'acquisto di veicoli super-efficienti per la propria flotta.

I contributi saranno erogati unicamente alla prima immatricolazione in Ticino di un veicolo mai immatricolato precedentemente, né all'estero, né in un altro Cantone, mentre non saranno erogati per immatricolazioni con targhe turistiche o di tipo "Z" (veicoli non sdoganati).

Qualora il richiedente fosse una persona giuridica, la sua sede sociale e il luogo di stanza del veicolo dovranno essere in Ticino.

L'incentivo all'installazione di sistemi di ricarica domestica o presso datori di lavoro (colonnina di ricarica e allacciamento elettrico) sarà previsto quale importo forfettario di fr. 500.-.

La condizione sarà quella di dotarsi di un sistema di ricarica conforme alla normativa IEC 61851 e di far eseguire l'installazione da un installatore elettricista autorizzato.

7. RELAZIONE CON LE LINEE DIRETTIVE E IL PIANO FINANZIARIO

7.1 Linee direttive

La presente proposta è conforme alle Linee direttive 2015-19, Area "Sviluppo territoriale, mobilità, ambiente ed energia", in particolare le schede programmatiche no. 36 "Ambiente e risorse – Prevenzione, risanamento, valorizzazione" e no. 39 "Energia – Messa in atto del Piano energetico cantonale (PEC)".

7.2 Piano finanziario

- a) Conseguenze finanziarie della gestione corrente
Nessuna conseguenza.
- b) Conseguenze sul personale
Nessuna conseguenza, si farà capo a personale presente in organico.
- c) Collegamento con il PFI
Gli incentivi per l'acquisto di veicoli totalmente elettrici e l'installazione di sistemi di ricarica domestica e sul posto di lavoro saranno erogati quali contributi per

¹¹ Cfr. <https://www4.ti.ch/generale/piano-energetico-cantonale/fondo-energie-rinnovabili-fer/fondo-energie-rinnovabili-fer/contributo-per-i-comuni/>

investimenti e saranno posti a carico della voce contabile 56500053 “Finanziamento della mobilità elettrica” e collegati al settore di PFI 52 “Depurazione acque, energia e protezione dell’aria”, posizione 526 della Sezione protezione aria, acqua e suolo e collegato all’elemento WBS 731 55 2003 “Finanziamento mobilità elettrica”.

Lo stanziamento del credito proposto con l’allegato decreto legislativo richiede l’approvazione da parte della maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio (cfr. art. 5 cpv. 3 LGF).

8. CONCLUSIONI

La proposta contenuta nel presente messaggio rappresenta un elemento determinate della politica energetica e ambientale delineata dal PEC e dal PRA, un importante contributo all’efficienza energetica e alla riduzione delle emissioni dovute al traffico e un complemento al fondo per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale e altri progetti entrato in vigore il 18 marzo 2016.

Vogliate gradire, signora Presidente, signore e signori deputati, l’espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Claudio Zali

Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

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,

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 totalmente elettrici 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.

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.