

Divisione dell'ambiente
Via Franco Zorzi 13
6500 Bellinzona

Bellinzona, 26 aprile 2023

Consultazione sul Progetto di Piano energetico e climatico cantonale (PECC)

Gentili Signore, Egregi Signori,

di seguito vi trasmettiamo la presa di posizione di EspaceSuisse – Gruppo regionale Ticino alla Consultazione sul Progetto di Piano energetico e climatico cantonale (PECC):

Condivide l'attuale impostazione generale del PECC?

Abbiamo apprezzato la sintesi sulla politica energetica e climatica perseguita dalla Confederazione e l'analisi dei risultati ottenuti con il PEC 2013. **Condividiamo l'impostazione generale del PECC.**

Reputiamo nondimeno di evidenziare alcuni aspetti da considerare con attenzione nella fase dell'allestimento finale.

- **Il ruolo della pianificazione del territorio** appare nel PECC del tutto marginale e i relativi provvedimenti sono di fatto assenti, se non nel capitolo 7 dedicato all'”Adattamento ai mutamenti climatici” (cap.7.2.11), dove si trovano diverse indicazioni o provvedimenti di carattere generale e non specificatamente pensati alla luce delle tematiche trattate dal PECC. La scarsa considerazione dell'ambito pianificatorio è del resto evidenziato dal poco spazio attribuito a questo capitolo. Anche l'apporto della **politica della mobilità** è interpretato in senso molto riduttivo, limitandosi di fatto a provvedimenti che toccano solo il traffico motorizzato individuale. Rinviamo per più ampie considerazioni su entrambi questi aspetti alle domande 2, 3 e 4. Abbiamo l'impressione che per l'allestimento del PECC la **collaborazione-coordinamento** con i servizi competenti per lo sviluppo e la pianificazione territoriale e per la mobilità non sia stata sufficientemente promossa.
- La Confederazione svolge nella materia un ruolo fondamentale, che i Cantoni sono chiamati a concretizzare. In tal senso per ottenere la massima efficacia assume importanza fondamentale il coordinamento tra i diversi livelli istituzionali e i diversi attori interessati. Un grande impegno va dunque profuso dal Cantone per il **coinvolgimento dei comuni, delle società attive nella produzione e commercializzazione dell'energia nonché degli attori privati, siano essi aziende, società immobiliari o consumatori, con l'intento di sostenerli attivamente nell'attuazione delle rispettive politiche in materia energetica e ambientale.** Una tavola sinottica conclusiva che indichi chi fa cosa nei tanti ambiti settoriali è molto auspicabile.
- Il PECC abbraccia diversi aspetti tecnici e parecchi ambiti settoriali. Risulta pertanto complesso e a volte può apparire ridondante, proprio perché le stesse misure toccano settori diversi, ma simili sotto vari aspetti. Esso comporta una riflessione e un'azione interdisciplinari e impone una **sua**

efficace ed efficiente gestione, senza la quale sarebbe destinato a restare sulla carta e quindi al fallimento. Crediamo che a questa gestione debbano essere assegnate **risorse all'altezza degli ambiziosi e peraltro irrinunciabili obiettivi, anche in relazione al sostegno da dare a Comuni, enti e privati, citato al punto precedente.**

- Ritenuto acquisito un costante riferimento alla visione globale del Piano e riconosciuta la necessità di procedere attraverso la concretizzazione di “pacchetti” di provvedimenti e non di singoli interventi, crediamo tuttavia opportuno conferire delle **priorità** ai diversi livelli (obiettivi strategici e operativi, indirizzi e provvedimenti) che tengano conto dei risultati qualitativi e quantitativi che si possono ottenere nel breve e medio termine. Occorre evitare una dispersione di mezzi e concentrarsi sugli elementi determinanti.
- Data la portata del Piano auspichiamo che un capitolo dia indicazioni sugli **investimenti** necessari per la sua attuazione, se del caso proponendo un **programma straordinario** dedicato e commisurato alla grande missione da compiere.

Condivide gli obiettivi strategici e gli scenari 2050 (Cap.5.1)?

2.1 Condividiamo gli obiettivi strategici del perseguimento della neutralità climatica, dell'indipendenza energetica puntando sulla produzione di fonti indigene e rinnovabili (in particolare del fotovoltaico) e della riduzione dei consumi finali.

Gli obiettivi sono necessariamente ambiziosi ma sicuramente confacenti alla rilevanza della posta in gioco e alle conseguenze nel caso non si riuscisse a porre un freno al deterioramento climatico in atto, che comporta tendenzialmente costi sicuramente elevatissimi e un impatto devastante sul territorio. Basti pensare a tal proposito alla frequenza in aumento degli eventi naturali violenti e alle loro conseguenze, rispettivamente ai periodi siccitosi che impattano sia sulla natura sia sugli spazi antropizzati. Sono pure evidenti i vantaggi del liberarsi dai vincoli di una eccessiva e unilaterale dipendenza nell'approvvigionamento energetico dall'estero.

2.3 Concordiamo anche sugli indirizzi strategici che postulano l'abbandono delle energie fossili, lo sviluppo della produzione e dell'approvvigionamento sicuri e sostenibili, il risparmio nei consumi e l'efficientamento nell'uso dell'energia, consapevoli che anche in quest'ultimo ambito la pianificazione del territorio svolge un ruolo orientativo e di regolazione.

Condivide gli indirizzi formulati in ambito energetico (cap.5.2)?

Nel complesso condividiamo questi indirizzi tuttavia alcune riserve di rilievo.

3.1 Sosteniamo gli indirizzi operativi in ambito energetico. A nostro parere, anche a dipendenza dei mezzi finanziari disponibili, occorrerebbe tuttavia stabilire un ordine di **priorità**, che vedremmo volentieri essere il seguente:

- 1) efficacia-efficienza-risparmio.
- 2) conversione energetica;
- 3) produzione di energia elettrica;
- 4) produzione di energia termica.

Gli indirizzi del PECC devono richiamare adeguatamente l'ambito della **pianificazione territoriale**, di cui non si fa menzione, e quello della **mobilità**, trattato in modo del tutto parziale.

3.2 La pianificazione è una disciplina finalizzata a promuovere un uso parsimonioso delle risorse, e quindi anche un minor consumo di energia. E', ad esempio, evidente come l'organizzazione delle destinazioni d'uso del territorio e le relative reti di collegamento determinino il numero di spostamenti e la scelta del mezzo di trasporto, con tutto ciò che consegue anche sul piano energetico e climatico.

La pianificazione si propone anche **come supporto per attuare i provvedimenti specifici della politica energetica** che hanno un'incidenza sul territorio. **Pianificare il territorio** significa attribuire ubicazioni appropriate alle diverse utilizzazioni. L'obiettivo della pianificazione è quello di trovare un'ubicazione idonea agli scopi perseguiti, rispettosa della popolazione, del territorio e dell'ambiente e non certamente quello di ostacolare i progetti (come talvolta sembra emergere da dichiarazioni di parte parziali e superficiali). Attraverso l'identificazione tempestiva dei potenziali conflitti e la ricerca di soluzioni adeguate, la pianificazione crea condizioni favorevoli per la realizzazione dei progetti. Prima si coordina l'uso degli spazi, più ampio risulta essere il margine di manovra degli attori interessati, ciò che di principio previene controversie giuridiche e faticose procedure.

3.3 Anche il settore della mobilità merita una più ampia attenzione nella definizione degli indirizzi.

Osserviamo preliminarmente che il ruolo della mobilità ai fini dell'ottenimento del risultato finale che si persegue viene a nostro avviso sottovalutato, nonostante i dati contenuti nel documento stesso sui consumi e sulla loro evoluzione dal 2013 ad oggi. In effetti nel bilancio energetico cantonale 2021 il settore "trasporti" incide sui consumi totali per ben il 25% (secondo rango). Lo stesso ordine di grandezza tocca le emissioni di CO₂. I tre quarti delle emissioni derivano dal traffico motorizzato individuale. Entro il 2050 il consumo di energia in questo settore si dovrebbe ridurre da 2'233 a 1'680 GWh/anno, ma la **sua quota nei consumi complessivi aumenterebbe al 28%** (PECC, pag.58, tab.6). Il risultato sarebbe ottenuto fondamentalmente dall'elettrificazione del parco automobilistico.

Gli obiettivi specifici elencati per il **settore della mobilità** (cfr. pag.74 e 77) e associati agli indirizzi "conversione energetica" ed "efficacia-efficienza-risparmio" (elettrificazione, estensione della rete dei punti di ricarica, Power-to-X) **sono condivisi**.

L'indirizzo volto invece a promuovere tipologie di veicoli leggeri per gli spostamenti individuali (pag.77) solleva parecchi dubbi. Nel **parco automobilistico** ticinese si osserva da parecchi anni la diffusione di modelli pesanti e dotati di trazione integrale. La loro quota ha raggiunto circa un terzo del totale. Questi modelli, che possono evidentemente rispondere anche a bisogni specifici, sono all'origine di consumi energetici maggiori e vanno dunque a incidere in modo negativo, in aggiunta all'incremento demografico, sui risultati che si vogliono raggiungere. A nostro parere l'impegno va piuttosto orientato a frenare questa tendenza invece che promuovere l'uso di piccoli veicoli (con incentivi a carico del contribuente?) Auspichiamo pertanto una valutazione sulla possibilità, ad esempio, di modulare conseguentemente l'imposta di circolazione.

Nel complesso riteniamo tuttavia gli indirizzi di cui sopra insufficienti.

AmMESSO, e non ancora concesso, che la riconversione totale possa essere raggiunta nei tempi previsti, crediamo che anche attraverso il PECC debba essere **confermata e rafforzata una politica della mobilità coordinata con lo sviluppo territoriale** volta:

- a contenere/evitare gli spostamenti;
- a trasferirli sui mezzi più adeguati dal profilo economico e territoriale in funzione del contesto;
- a mettere in rete tutti i servizi (mobilità integrata o, come oggi si tende a denominare “Mobility as a Service-MaaS”);
- a gestire il sistema dei trasporti in modo sostenibile (principio della verità dei costi, mobility pricing).

Se indirizzate a un miglior sfruttamento delle capacità delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, **le nuove tecnologie** (digitalizzazione e automazione) possono inoltre dare un forte impulso al contenimento dei consumi energetici

In tale ottica lo sviluppo dei **trasporti pubblici** non può essere ritenuto concluso con l’apertura della galleria di base del Ceneri e il potenziamento delle **reti ciclopedonali**, ancora in una fase di recupero, va esteso e accelerato (cfr. domanda 4).

Condivide i provvedimenti per l’indipendenza energetica e la neutralità climatica (cap.6)?

Condividiamo con riserva.

4.1 In generale i **provvedimenti** appaiono ancora troppo poco concreti. Merita maggiore attenzione l’introduzione di meccanismi impostati sul principio del bonus-malus: vanno incentivati i progetti rispettivamente i comportamenti virtuosi e disincentivati quelli controproducenti. Ciò permetterebbe pure di disporre di maggiore agio nel mobilitare adeguati finanziamenti.

Ci soffermiamo in questo capitolo unicamente sui settori che rientrano nel nostro campo di interesse e competenze: la **pianificazione del territorio e la mobilità**.

4.2 Rileviamo che alla **pianificazione** non è dedicato alcun provvedimento. Crediamo sia un errore. Non si tratta di inventare nulla di nuovo. A nostra mente gli obiettivi e le misure adottate con la revisione della Legge federale sulla pianificazione del territorio del 2014, in particolare con il principio dello sviluppo centripeto di qualità in sintonia con le reti di trasporto ed in particolare le fermate/stazioni dei trasporti pubblici, vanno in una direzione coerente con il PECC.

Crediamo dunque importante ribadire la centralità dell’**aggiornamento dei Piani regolatori**, in gran parte datati, considerando anche specificatamente le implicazioni territoriali delle misure di politica energetica promosse dal PECC. Con ciò si promuove un’organizzazione territoriale più equilibrata. Se del caso, a dipendenza dei contesti interessati, il Piano regolatore può inoltre recepire anche i provvedimenti specifici della politica energetica (ad esempio la definizione delle reti di teleriscaldamento, analogamente all’infrastruttura di gestione delle acque e di approvvigionamento elettrico). Il Piano direttore cantonale fornisce i punti di riferimento essenziali per svolgere questo compito. L’allestimento del **Programma di azione comunale (PAC)** quale premessa di carattere strategico è molto importante anche nella prospettiva delle tematiche promosse dal PECC per raggiungere in tempi ragionevoli risultati concreti. Esso va quindi raccomandato e sostenuto finanziariamente in modo ancora più incisivo.

Un aspetto particolare riveste l’attribuzione delle competenze pianificatorie ai diversi livelli istituzionali. Da questo profilo alla Confederazione competono compiti di carattere generale e di coordinamento mentre i Cantoni dispongono di un ampio margine di manovra, che è poi a sua volta delegato ai Comuni, segnatamente per l’istituzione attraverso il PR dei vincoli per i privati. Nella politica energetica obiettivi e

indirizzi rientrano nella competenza della Confederazione; Cantoni e Comuni vi si devono strettamente attenere espletando una funzione prevalentemente operativa. **In questa sede segnaliamo il tema delle competenze comunali**, che sono state anche oggetto di un’Iniziativa parlamentare (IG 674) evasa dal Consiglio di Stato con il Messaggio 7896 sulla modifica della Legge cantonale sull’energia (Len). Nella sostanza l’IG postulava la possibilità di estendere le competenze comunali anche all’emanazione di norme più incisive rispetto a quelle cantonali o federali da inserire nel PR. Prendiamo atto che il Gran Consiglio, contrariamente al parere del Consiglio di Stato, ha integrato il postulato dell’IG nella Len con il nuovo cp3 dell’articolo 3, che recita: “Se un Comune desidera rendere vincolanti gli elementi del piano energetico comunale, deve includerli negli strumenti della pianificazione locale previsti a tal fine ai sensi della Legge sullo sviluppo territoriale”. Auspichiamo che in vista dell’entrata in vigore della modifica di legge si chiarisca compiutamente da parte cantonale la sua portata giuridica e che la versione finale del PECC ne tenga compiutamente conto.

Un’osservazione puntuale concerne la promozione degli impianti fotovoltaici, che nel principio sosteniamo pienamente. Crediamo tuttavia che occorra prioritizzare la loro realizzazione sui grandi edifici e all’esterno delle aree sensibili per i beni culturali e il paesaggio. Interventi nei nuclei e su edifici tutelati vanno valutati con la massima attenzione.

Tra i provvedimenti dovrebbero trovare menzione anche i **Programmi di agglomerato**. Questi strumenti, sostenuti dalla Confederazione e gestiti da Cantone e Comuni su un piano regionale, cercano di coniugare sviluppo territoriale, mobilità e cura del paesaggio in un’ottica sostenibile. In Ticino sono stati attivati dal 2008 e vengono aggiornati di regola ogni quattro anni in tutte le regioni. Crediamo che esistano potenziali di miglioramento per i prossimi aggiornamenti, con ricadute positive anche nella prospettiva del PECC. Si tratta, ad esempio, della promozione di progetti urbanistici in grado di contenere gli spostamenti e di misure per favorire i vettori meno impattanti. L’impegno per lo sviluppo dei programmi di agglomerato merita pertanto una conferma.

4.3 I provvedimenti riguardanti la mobilità sono di principio condivisi (norme sui tipi di veicoli di enti pubblici e para-pubblici, rinnovo dei programmi promozionali e relativi incentivi in ambito di mobilità sostenibile e mobilità aziendale, il sostegno al Power-to-X e alla pianificazione della rete di ricarica in tutto il territorio, il ruolo esemplare del Cantone per elettrificare il proprio parco veicoli). **Essi sono tuttavia unilateralmente indirizzati al traffico motorizzato individuale**. Come già rilevato nella risposta alla domanda 4 occorre tuttavia **considerare anche gli altri mezzi di trasporto**.

Constatiamo in effetti che alcuni progetti di valenza strategica e con rilevanti effetti sul PECC non sono nemmeno menzionati. Si tratta, ad esempio:

- dell’elettrificazione del trasporto pubblico su gomma attraverso i veicoli e le reti di rifornimento;
- del rinnovo del sostegno finanziario ai servizi dei trasporti pubblici (credito-quadro quadriennale in scadenza a fine 2023);
- dell’ulteriore sviluppo del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia all’orizzonte 2050 (che, ad esempio, postula la cadenza dei servizi a 15 minuti);
- della realizzazione del tram-treno del Luganese e delle relative estensioni a seguire;
- del programma di sviluppo della rete delle vie ciclabili da attuare entro 20 anni secondo quanto previsto dalla nuova Legge federale sulle ciclovie.

Condivide la strategia di adattamento ai cambiamenti climatici proposta (cap.7.2)?

5.1 Condividiamo una strategia che contempla il principio di **mitigazione e di adattamento** ai mutamenti climatici.

Riconosciamo che il **principio di mitigazione** è concretizzato principalmente dagli indirizzi e dai provvedimenti per l'indipendenza energetica e la neutralità climatica, oggetto delle domande precedenti.

La scelta di esporre in un capitolo separato la **strategia di adattamento** non è completamente convincente. O almeno così risulta da una presentazione piuttosto sommaria e da **provvedimenti** talvolta vaghi e in certi casi ridondanti.

Visto il ruolo della nostra Associazione e date le nostre competenze ci soffermiamo unicamente sul provvedimento relativo alla **pianificazione del territorio** e a quello sulla **biodiversità**.

5.2 Per quanto riguarda la **pianificazione** ribadiamo quanto già espresso in corrispondenza della domanda 4. Nella sostanza il Piano regolatore risulta lo strumento adeguato a definire e vincolare le misure con incidenza territoriale idonee ai fini perseguiti. Ribadiamo pure l'importanza di elaborare il **programma di azione comunale (PAC)** per individuare tutte le opportunità e verificarne la coerenza.

A questi aspetti di principio aggiungiamo alcuni commenti puntuali:

- il richiamo generico alla “necessità di un cambiamento radicale nell’approccio alle trasformazioni territoriali” (pag.129) è talmente vago quanto perentorio, da apparire molto ambiguo;
- l’opportunità di allestire una **Concezione paesaggistica cantonale** va approfondita per chiarirne la sua effettiva portata nel contesto energetico, vista pure la difficoltà di approcciare in questo ambito un discorso di collaborazione intercomunale;
- sosteniamo la priorità data al potenziamento di impianti idroelettrici esistenti, quale il Sambuco e il Sella (è questo un riferimento che non si riferisce tanto all’adattamento quanto piuttosto alla lotta ai cambiamenti climatici).

5.3 La biodiversità rappresenta una delle basi fondamentali della vita e rinforza la resilienza della biosfera anche a fronte dei cambiamenti climatici. Occuparsi della natura e del paesaggio significa dunque anche proteggere il clima al pari della promozione delle energie rinnovabili.

Nel complesso questo capitolo ci è sembrato poco curato e strutturato. Accoglie tanti-forse troppi provvedimenti, in parte ridondanti.

Non crediamo che nell’ ambito della biodiversità il principio fondamentale sia quello dell’inserimento ordinato e armonioso delle costruzioni nel territorio. Rinviamo per meglio circoscrivere il tema alla Strategia Biodiversità Svizzera, approvata dal Consiglio federale nel 2012, e al relativo Piano d’azione adottato nel 2017.

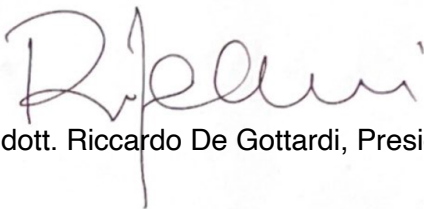
Invitiamo inoltre a chiarire alcuni concetti citati (“bilanciamento climatico”, “cultura della costruzione flessibile e adattabile”, pag.122) che appaiono in questo ambito imprecisi e ambigui nel loro significato concreto.

Altre osservazioni e proposte

- Il dibattito sulla transizione energetica degli ultimi mesi ha posto sul tappeto, tra le altre cose, anche la problematica dell'accelerazione delle procedure ai fini di realizzare più celermente i progetti relativi in particolare agli impianti fotovoltaici, eolici e idroelettrici. Crediamo che questo obiettivo sia più che auspicabile. Desideriamo tuttavia mettere in guardia sulle pretese semplificazioni e modifiche unilaterali che escludono una accurata **ponderazione degli interessi sia nelle aree periferiche sia nelle aree urbane**. Questa ponderazione costituisce un passaggio fondamentale per una presa di decisione consapevole ed equilibrata. Le interdipendenze tra biodiversità, regime idrico, effetti climatici, approvvigionamento energetico e paesaggio naturale e antropico, vanno riconosciute e valutate in tutte le loro conseguenze. Un'attenzione particolare merita la problematica delle eventuali nuove reti di trasporto dell'energia che possono essere dispendiose e generare un impatto rilevante. In linea di massima le nuove fonti di energia rinnovabile andrebbero collocate in modo appropriato nei o vicino ai centri di consumo.
- Data l'importanza e l'urgenza del PECC crediamo sia necessario curarne il **monitoraggio** degli sviluppi in modo da poter adottare tempestivamente tutti gli adeguamenti del caso. In tal senso suggeriamo una verifica completa ogni quattro anni.
- Esprimiamo l'auspicio che si valuti l'allestimento di una **versione divulgativa** del PECC che possa fungere da mezzo di informazione, sensibilizzazione e formazione, in grado di raggiungere tutte le fasce di popolazione e gli attori della vita sociale ed economica. Un attivo coinvolgimento, la partecipazione e l'impegno dei singoli cittadini e delle aziende costituiscono infatti una premessa fondamentale per il raggiungimento degli importanti obiettivi. Una chiara comunicazione sui compiti, sulle responsabilità e sulle aspettative attribuiti ai diversi attori risulta altresì determinante.

Vi ringraziamo per l'attenzione e a disposizione per eventuali chiarimenti vi presentiamo i nostri più cordiali saluti.

per ESPACE SUISSE
Gruppo regionale Ticino



dott. Riccardo De Gottardi, Presidente



Sonia Falini, Segretaria

Copia: Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità, SA 3, Via F. Zorzi, 6500 Bellinzona