

Conferenza stampa
Rapporto consuntivo del progetto VEL2 2001-2005
Mendrisio, 5 settembre 2005

La presentazione del rapporto consuntivo sul progetto VEL2 avviene in un momento storico caratterizzato dal continuo susseguirsi di annunci di nuovi record del prezzo del barile di petrolio. Prezzo che ormai ha raggiunto livelli inimmaginabili dieci anni fa, allorquando prese avvio il progetto pilota VEL1, promosso dal Comune di Mendrisio. Inimmaginabile? Il termine è forse improprio: la rivista scientifica *"Le scienze"*, ad esempio, già nel 1998 anticipava la situazione odierna con un numero speciale intitolato "Verso un'altra crisi petrolifera?".

Le previsioni si basavano su solide argomentazioni e dati concreti circa l'evoluzione, già allora divergente, tra la possibilità di continuare ad aumentare all'infinito la capacità produttiva e la crescita della domanda. Soprattutto, ci si preoccupava per la crescita esponenziale della domanda di Paesi come l'India e soprattutto la Cina.

Ma ormai conosciamo i nostri limiti e nostre debolezze, sia nell'interpretazione dei dati, sia nella messa in atto di

provvedimenti tesi a porre rimedio a situazioni le cui conseguenze e dimensioni sono per ora controllabili. Questi fenomeni, proprio per la loro natura, sono spesso caratterizzati da una grande inerzia, sia nella manifestazione degli effetti che provocano, sia nella loro riduzione una volta identificati i provvedimenti per contrastarli.

Uno di questi temi “difficili” è quello della mobilità basata sull’energia fossile. Solo ora ne intuiamo le conseguenze, poiché cominciamo a misurarle in termini di un aumento dei fenomeni meteorologici estremi e di uno squilibrio crescente tra domanda di carburanti e capacità produttiva a basso costo.

La mia introduzione vuole sottolineare come, nel quadro del Rapporto consuntivo del progetto VEL2, sia giusto evidenziare i risultati concreti e immediati che sono stati raggiunti, ma anche e soprattutto quelli a medio lungo termine. Questi ultimi impostano dei cambiamenti, apparentemente minori, ma di grande importanza per iniziare a intaccare certe nostre abitudini e atteggiamenti nel nostro rapporto con l’automobile.

Non dobbiamo più contrapporre la mobilità sostenibile alla nostra libertà individuale. Proprio l’evoluzione dei prezzi di questi ultimi mesi ci sta indicando come la miglior polizza

assicurativa a garanzia della nostra libertà di movimento sia proprio quella di rivedere le nostre abitudini. Non possiamo chiudere gli occhi di fronte alle ricadute negative, in termini d'impatto ambientale, di costi sulla salute e di costi diretti e indiretti, che una mobilità fuori controllo inevitabilmente provoca.

Sarebbe lungo in questa sede descrivere gli effetti indotti, magari poco appariscenti e spettacolari, nelle molte persone che sono state coinvolte e perché no magari anche disturbate o infastidite dal fatto di aver messo in discussione le loro abitudini e i veicoli ai quali si erano abituate e in un certo senso affezionate.

Pensando al futuro vorrei qui soffermarmi in particolare sulla valorizzazione del VEL come centro di competenza sui problemi della mobilità. Con la presentazione dell'odierno rapporto si conclude la fase destinata alla promozione dei veicoli efficienti leggeri tramite sussidi diretti. Tuttavia proprio grazie all'esperienza accumulata nell'ambito del progetto i dipartimenti delle istituzioni e del territorio hanno elaborato una proposta per dei nuovi ecoincentivi.

Questi nuovi ecoincentivi risulteranno, per il Cantone, neutri dal punto di finanziario e permetteranno , a chi sceglie un'auto nuova di optare per una tassa di circolazione ridotta un veicolo di classe A, oppure di continuare come in passato nelle categorie medie o ancora di poter ancora acquistare veicoli di grande potenza ed elevati consumi accollandosi un maggior carico fiscale.

Questa proposta è attualmente in consultazione.

L'infovel da parte sua già da tempo sta rafforzando questo suo nuovo ruolo di centro di competenze nel campo della mobilità sostenibile, centro a cui fanno capo , tramite puntuali e specifici mandati di prestazione, svariati enti tra cui anche la Confederazione e i comuni.

Ancora recentemente il direttore del programma SvizzeraEnergia Sig. kaufmann che è anche vicedirettore dell'Ufficio federale dell'energia ha avuto modo di elogiare quanto è stato concretamente messo in atto nel campo della mobilità nell'ambito del progetto VEL.
(in una recente edizione di Arena).

Questo ha del resto permesso all'Assovel di entrare a far parte di diritto della neocostituita agenzia svizzera della

mobilità sostenibile denominata Eco-Car che ha il compito di farsi carico di questo tema a livello nazionale.

Anche il cantone da parte sua intende continuare a far capo al centro di competenze, come ho già avuto modo di esporre dettagliatamente nella seduta del Gran Consiglio che ha approvato un rapporto in tal senso redatto dalla Commissione energia (David) sulla necessità di un maggiore impegno del Cantone a tutela del Clima.

Il mio Dipartimento in particolare ritiene necessario promuovere e accompagnare l'introduzione dei previsti ecoincentivi basati sull'etichetta energetica. Questo senza dimenticare il sostegno alla diffusione dei veicoli elettrici di nuova generazione tra cui quelli prodotti in Ticino dalla Mes-Dea o i veicoli a gas naturale per la cui alimentazione è stata recentemente messa in funzione con il nostro contributo finanziario una prima stazione a Bioggio.

Il Dipartimento non intendo poi abbandonare o dimenticare gli utenti dei Vel messi in servizio in questi anni che potranno continuare ad appoggiarsi all'infovel che ha ricevuto un primo mandato in questa direzione. La stessa cosa vale anche per i comuni che hanno intrapreso delle

azioni particolari nell'ambito del VEL2 e che potranno ancora appoggiarsi al centro di competenze.

In altre parole generale il DT vuole assicurare la continuità delle infrastrutture e dei servizi come ad esempio la rete delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici.

Si stanno inoltre valutando anche ulteriori collaborazioni per l'applicazione di determinate misure specifiche alla mobilità sostenibile previste nell'ambito dei piani regionali dei trasporti e dei relativi piani di risanamento dell'aria. Anche in questo caso si tratterà sempre di singoli e specifici mandati di prestazione.

Come auspicato anche dal parlamento il Dipartimento sta quindi operando in questo senso confermando l'utilità e le opportunità che anche in futuro il centro di competenze sulla mobilità sostenibile saprà offrire, sfruttando il prezioso bagaglio di esperienza accumulato nel corso dei dieci anni trascorsi dall'avvio del progetto pilota VEL avviato da Mendrisio.
