



MUNICIPIO

Osservazioni del Municipio al rapporto del 15 gennaio 2013 della Commissione della Pianificazione del Territorio sulla mozione no. 3615 del 12 novembre 2010, dell'On. Rolf Endriss (PPD) - ripresa dall'On. Michele Malfanti (PPD) - dal titolo "Con il metano per un trasporto pubblico più sano: attivazione di un circuito ecologico a Lugano"

All'Onorando
Consiglio Comunale
Lugano

Lugano, 19 aprile 2018

Onorevole Signor Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

conformemente all'art. 40 cpv. 6 del Regolamento comunale presentiamo le nostre osservazioni in merito al rapporto del 15 gennaio 2013 della Commissione della Pianificazione del Territorio sulla mozione no. 3615 del 12 novembre 2010, dell'On. Rolf Endriss (PPD) dal titolo "*Con il metano per un trasporto pubblico più sano: attivazione di un circuito ecologico a Lugano*".

La mozione

Presentata il 12 novembre 2010 dall'On. Rolf Endriss, la mozione chiede che il Municipio si attivi - tramite le AIL SA e i rispettivi partner commerciali - per la realizzazione di un impianto di produzione di biogas.

Nello stesso tempo l'Esecutivo dovrebbe far allestire uno studio di fattibilità in collaborazione o per il tramite della TPL SA per la sostituzione parziale e progressiva degli autoveicoli con motore diesel con altri di nuova generazione a gas.

L'impianto di produzione del biogas dovrebbe essere alimentato con gli scarti vegetali delle economie domestiche luganesi, che non andrebbero così sprecati come accade oggi.

Il mozionante si rifà all'esperienza della Città di Berna, che in collaborazione con la propria azienda elettrica e con quella di depurazione delle acque ha sostituito buona parte del suo parco veicoli con biocarburante prodotto localmente.

Ciò comporta la riduzione di emissioni di CO₂, una minore dipendenza da un combustibile importato e derivante da materia fossile soggetto a imprevedibili cambiamenti di prezzo, e un beneficio derivante dall'agevolazione fiscale per i carburanti puliti.

Il rapporto della Commissione della Pianificazione del Territorio

Il rapporto in questione è stato licenziato dalla Commissione il 15 gennaio 2013.

Essa presta innanzitutto attenzione al contesto politico, fortemente condizionato dalla strategia energetica 2050, decisa dal Consiglio Federale e dalle Camere federali, che prevede il progressivo abbandono della produzione di energia elettrica di origine nucleare. Ciò comporta necessariamente una maggiore attenzione al risparmio energetico e alle energie rinnovabili.

Il Legislativo comunale si è già più volte occupato di temi a carattere energetico: vengono citati i vari atti parlamentari (mozioni) succedutisi negli ultimi anni, come pure le risposte date dal Municipio all'interrogazione no. 91 di data 5 aprile 2005 del Gruppo PLR.

In relazione alla mozione in esame, il relatore commissionale ha interpellato la direzione delle AIL SA, che ha confermato che l'Azienda si è mossa a suo tempo acquistando un terreno a Bioggio per la costruzione di un impianto a biogas ed ha presentato una domanda di costruzione, che ha tuttavia evidenziato problemi di ordine pianificatorio.

Considerando che la strategia aziendale delle AIL SA corrisponde a quanto proposto con il primo punto della mozione, la Commissione invita il Legislativo ad accoglierlo.

Il relatore della Commissione ha pure preso contatto con la TPL SA per verificare la possibilità di attuazione della seconda proposta formulata dal mozionante.

Dopo aver preso atto della realtà di altre aziende di trasporto svizzere e degli studi già intrapresi da TPL SA, la Commissione formula la proposta di accogliere anche il secondo punto della mozione: il richiesto studio di fattibilità dovrebbe tuttavia contemplare anche i veicoli ibridi.

La posizione del Municipio

Nel valutare le proposte del mozionante e della Commissione è necessario considerare l'evoluzione della situazione e dei progetti di AIL SA e di TPL SA negli ultimi anni.

Il progettato impianto a biogas non è ancora stato edificato dalle AIL SA e dai suoi partners. Essi mantengono l'interesse alla sua realizzazione. Tuttavia ai problemi di carattere pianificatorio se ne sono aggiunti altri di carattere economico: i soli scarti vegetali prodotti dai cittadini luganesi non sono sufficienti a garantire la sostenibilità economica del progetto.

Il comprensorio di fornitura degli scarti dovrebbe essere ampliato a tutto il Luganese o, meglio ancora, a tutto il Sottoceneri. Ciò comporta il coinvolgimento di (molti) altri Comuni, che dovrebbero riorientare le loro raccolte di scarti vegetali in funzione della fornitura degli stessi al nuovo impianto. I tempi di attuazione sono quindi destinati ad allungarsi notevolmente.

L'Azienda è orientata a immettere nella rete di distribuzione il biogas che verrebbe prodotto dall'impianto, permettendone l'utilizzo nelle stazioni di rifornimento per veicoli o anche per altri usi, contribuendo a rendere in parte rinnovabile il gas in rete.

Il Municipio, in collaborazione con le stesse AIL SA, ha recentemente incaricato uno studio d'ingegneria specializzato dell'analisi dei flussi di raccolta e smaltimento degli scarti vegetali e organici in genere, così da ottimizzare per quanto possibile il processo nella sua interezza.

Va sottolineato comunque che anche con un futuro impianto volto a estrarre il biogas dalla massa organica, resterebbe da smaltire la quasi totalità del materiale che viene raccolto, problema di non facile soluzione nel Canton Ticino, in quanto gli impianti di compostaggio e le aree agricole non sono al momento in grado di accogliere, in modo legalmente e tecnicamente ineccepibile, tutto il materiale prodotto a livello cantonale.

La TPL SA ha pure approfondito e aggiornato il tema della motricità a gas naturale dei bus, anche rispetto allo studio già svolto delle AIL SA nel 2011.

Dal profilo dei costi, l'economicità in funzione del carburante diesel o gas viene definita tenendo conto del costo di acquisto dei veicoli, del consumo di carburante e dei costi di manutenzione preventiva. Complessivamente i bus diesel totalizzano a tutt'oggi dei costi inferiori ai bus a gas naturale, pur senza contemplare il recupero della tassa sul carburante fossile da parte dell'Amministrazione delle Dogane e l'incidenza del costo di realizzazione di una stazione di pompaggio, peraltro logisticamente non collocabile presso l'attuale sede dell'azienda.

Le motorizzazioni diesel di ultima generazione, che dal 2013 devono rispettare la normativa Euro 6, hanno delle emissioni pressoché identiche a quelle dei bus con motorizzazioni a gas naturale.

Per questi ultimi le emissioni di CO₂ sono superiori nell'utilizzo del mezzo a bassa velocità, per esempio su tragitti urbani dove la TPL registra una velocità media di percorrenza pari a 15 km/h.

Il parco veicoli TPL si compone oggi di 71 mezzi, di cui 14 bus Euro 6, 47 bus Euro 5 / EEV, 10 bus Euro 3. Per questi ultimi è pianificata una sostituzione nel corso del biennio 2018/19 con veicoli Euro 6. Di fatto, a medio termine l'intera flotta sarà aggiornata e vanterà motorizzazioni con valori inquinanti analoghi a quelli dei motori a gas naturale.

Per la TPL un fattore determinante che ha contribuito, nel 2011, ad abbandonare la conversione verso la motorizzazione a gas è stata la controtendenza riscontrata presso grandi aziende svizzere di trasporto urbano.

Negli anni a seguire Transports publics de la région de Lausanne (TL), Basel Verkehrsbetriebe (BVB) e Bernmobil hanno rinnovato o intendono rinnovare le proprie flotte ritornando a motorizzazioni diesel o puntando su motorizzazioni ibride o elettriche attraverso progetti pilota.

Essendo i motori diesel di nuova concezione particolarmente puliti per quanto concerne gli inquinanti tradizionali (polveri fini, NOx, SOx,...), maggiore enfasi è data alla lotta contro il riscaldamento climatico. Responsabile per questo fenomeno è l'emissione globale di CO2.

Va precisato che l'adozione di gas naturale o biogas non comporta una riduzione di questo gas ad effetto serra. L'unico vettore energetico in grado di ridurre le emissioni di CO2 è rappresentato dall'energia elettrica, purché prodotta con impianti ad energia rinnovabile (solare, solare termico, idroelettrico, eolico).

Da alcuni anni i principali fabbricanti di veicoli hanno iniziato a concentrare la ricerca e lo sviluppo sulla propulsione ibrida. Questa consente da un lato di contenere solo limitatamente le emissioni e dall'altro lato genera maggiori costi di acquisto e di gestione delle flotte.

L'obiettivo di raggiungere il traguardo delle zero emissioni dando anche piena soddisfazione a requisiti quali comfort per l'utenza tramite percorrenza in assenza di rumori e vibrazioni, silenziosità alle fermate e nelle tratte abitate, porta oggi i costruttori di bus allo sviluppo di motorizzazioni a propulsione ibrida-elettrica e puramente elettrica.

Il mercato della trazione elettrica, dello stoccaggio dell'energia nelle batterie e nei sistemi di ricarica rapida delle stesse è in forte sviluppo conferendo un ampio ventaglio di soluzioni, ragione per cui è importante agire in modo prudente valutando attentamente tutti gli aspetti, non da ultimo la conformazione del territorio che caratterizza le linee urbane del luganese, particolarmente critica per le motorizzazioni considerando i capolinea collocati in quota rispetto alle linee del centro cittadino.

Da quanto precede risulta chiaramente che la mozione no. 3615, nella misura in cui propone la realizzazione di un impianto per la produzione di biogas con gli scarti vegetali, è sempre di attualità, ma non necessita che il Municipio si attivi.

Esso non potrebbe fare più di quanto le AIL SA hanno già fatto e stanno facendo per poter realizzare l'impianto. È peraltro evidente che l'Esecutivo, se richiesto, potrà impegnarsi, soprattutto dal profilo politico, per eliminare gli ostacoli che impediscono la costruzione della centrale.

Come riferito le AIL SA sono intenzionate ad immettere nella rete di distribuzione il biogas che verrà prodotto con gli scarti vegetali. La scelta è comprensibile e va a favore dei clienti dell'azienda.

Dall'altra parte pure comprensibili sono le scelte attuate dalla TPL SA che, anche considerando le esperienze fatte da altre aziende di trasporto pubblico, hanno scelto di rinnovare la flotta con veicoli alimentati a gasolio, che hanno emissioni analoghe a quelli alimentati a metano ma hanno costi di acquisto e di gestione inferiori, restando comunque attente all'evoluzione proposta dai fabbricanti nell'ambito dei veicoli a trazione ibrida-elettrica o elettrica.

Si può constatare che le AIL SA e la TPL SA procedono da tempo e senza necessità di intervento da parte del Municipio a ricercare soluzioni energetiche sempre più rispettose dell'ambiente, in linea con gli scopi societari e gli obiettivi che si sono date.

L'accoglimento della mozione, così come proposto dalla Commissione della Pianificazione del Territorio, non avrebbe effetti pratici. Il Municipio invita codesto lodevole Consiglio Comunale a respingerla.

Con ogni ossequio.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

Avv. M. Borradori

Il Segretario:

R. Bregy



Ris. Mun. 19/04/2018