



Sitzung vom

12. Januar 2021

Mitgeteilt den

13. Januar 2021

Protokoll Nr.

2/2021

Fraktionsauftrag SVP

betreffend intelligente Ladeinfrastruktur für ein stabiles Stromnetz

Antwort der Regierung

Die Regierung hat sich in der jüngeren Vergangenheit mehrfach mit der Förderung der Elektromobilität auseinandergesetzt. Es liegen folgende Berichte vor: "Chancen der Elektromobilität für den Kanton Graubünden" vom 26. Juni 2015, "Masterplan Ladeinfrastruktur E-Mobilität Kanton Graubünden" vom März 2017 sowie "Massnahmenpaket zur Förderung der Elektromobilität in Graubünden" vom Oktober 2017. Die Förderung der Ladeinfrastruktur wurde letztmals im Rahmen der Teilrevision des Bündner Energiegesetzes (BEG) vorgeschlagen, aufgrund der Vernehmlassungsergebnisse nicht weiterverfolgt. Nichts desto trotz bemüht sich die Regierung weiterhin, den Einsatz von erneuerbaren Energien zu fördern: Die Klimastrategie des Kantons (Green Deal) und das aktuelle Regierungsprogramm setzen unter anderem auf eine nachhaltige Mobilität. Die öffentliche Hand hat im Verkehrsbereich weiterhin eine Vorbildfunktion wahrzunehmen und entsprechend zu handeln. Auch staatsnahe Betriebe haben die Wichtigkeit einer nachhaltigen Mobilität erkannt und fördern diese. In diesem Prozess ist der Kanton in engem Austausch mit den jeweiligen Akteuren. Ergänzend ist zu erwähnen, dass im Rahmen des Klimafonds des Bundes gemäss dem revidierten CO₂-Gesetz die Förderung von Ladestationen in Gebäuden explizit erwähnt wird. Folglich ist davon auszugehen, dass mit der Umsetzung des CO₂-Gesetzes entsprechende Förderprogramme umgesetzt werden.

Zu Punkt 1 und 2: Der Anteil der Stromproduktion aus Wind und Photovoltaik beträgt im Kanton Graubünden heute 0,8 Prozent. 2035 werden es voraussichtlich 3 bis 4 Prozent sein. Die Wasserkraftwerke in Graubünden haben dank ihrer Speicherseen eine Speicherkapazität von fast 2 000 GWh. Unter der Annahme, dass sämtliche derzeit immatrikulierten 114 824 Personenwagen im Kanton Elektrofahrzeuge wären, würde dies eine Ladekapazität von rund 6 GWh brauchen. Diese marginalen Anteile sowohl der Wind- und Photovoltaikproduktion als auch der Ladekapazitäten von Elektrofahrzeugen haben keinen gravierenden Einfluss auf die Netzstabilität und Netzinfrastruktur im Kanton. Zuständig für die Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und effizienten Netzes sind gemäss Art. 8 Bundesgesetz über die Stromversorgung (Stromversorgungsgesetz, StromVG; SR 734.7) die Netzbetreiber.

Konzepte wie Vehicle to Home (V2H) bzw. to Grid (V2G) dienen der Kostenoptimierung. Durch die Kombination einer PV-Anlage mit einer Fahrzeugbatterie kann der Eigenverbrauch erhöht und als Nebeneffekt das lokale Stromnetz teilweise entlastet werden. Die Erstellung von intelligenter Ladeinfrastruktur liegt somit im Interesse der PV-Besitzer beziehungsweise der Netzbetreiber. Die Ladeinfrastruktur ist ein Geschäftsmodell von privaten Stromunternehmen. Die Kosten dafür werden über das Netznutzungsentgelt beim Endverbraucher erhoben. Innovative Massnahmen für intelligente Netze sind gemäss Art. 15 StromVG anrechenbare Kosten. Die Netzanbieter verfügen somit über genügend Anreize, intelligente Netze aufzubauen. Eine Überarbeitung des derzeit noch aktuellen Masterplans erscheint deshalb als nicht angezeigt.

Zu Punkt 3: Für die selbständig Erwerbenden und die juristischen Personen kennt bereits das geltende Recht Fördermassnahmen, indem die Investitionen in die entsprechenden Ladestationen im Anschaffungsjahr und im darauffolgenden Jahr mittels Sofortabschreibungen zu 100 Prozent abgeschrieben werden können. Weitergehende Fördermassnahmen mittels Steuerabzügen oder durch eine Steuerbefreiung der entsprechenden Unternehmungen sind harmonisierungsrechtlich nicht möglich und wären damit bundesrechtswidrig. Der kantonale Gesetzgeber kann weder im Bereich des Einkommens aus selbständiger Erwerbstätigkeit noch in der Gewinnermittlung für die juristischen Personen Abzüge einführen, mit welchen ausserfiskalische Ziele verfolgt werden. Die Steuerbefreiung wird im harmonisierten Bundessteuerrecht abschliessend geregelt (Art. 23 Abs. 1 lit. f Bundesgesetz über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden [Steuerharmonisierungsgesetz; StHG; SR 642.14]) und belässt dem kantonalen Gesetzgeber keinen Spielraum. Zudem könnte mit einer Steuerbefreiung der die Ladeinfrastruktur anbietenden juristischen Person der angestrebte Investitionsanreiz nicht geschaffen werden. Die genannte Steuerbefreiung hätte nämlich zur Folge, dass die erzielten Gewinne unwiderruflich den steuerbefreiten Zwecken dienen müssen und damit keine Gewinnausschüttung möglich wäre.

Die Regierung unterstützt die Elektromobilität bereits im Rahmen der eingangs erwähnten Bestrebungen. Aufgrund dieser Ausführungen beantragt die Regierung dem Grossen Rat, den vorliegenden Auftrag abzulehnen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Der Kanzleidirektor:

Dr. Mario Cavigelli

Daniel Spadin

Fraktionsauftrag SVP betreffend Intelligente Ladeinfrastruktur für ein stabiles Stromnetz

Die Elektromobilität wird für das Schweizer Stromnetz eine Herausforderung darstellen. Hierbei stellt sich jedoch nicht die Frage, ob genügend Energie vorhanden ist oder nicht. Es stellt sich die Frage, ist genügend Energie zur richtigen Zeit am richtigen Ort vorhanden und was machen wir mit der Energie, welche eben gerade tagsüber von Photovoltaikanlagen produziert wird, aber nicht aufgebraucht wird? Dies hat zur Folge, dass Stromschwankungen entstehen, welche zur Beeinträchtigung von einem stabilen Stromnetz führen kann.

Immer mehr Privathaushalte installieren sich Photovoltaikanlagen auf ihr Eigenheim. Das mag ja sinnvoll sein, da wir den Eigenenergieverbrauch teils selber herstellen können. Da viele Privathaushalte jedoch tagsüber bei der Arbeit sind, kann die eigene Energieproduktion gar nicht verwendet werden. Ausser man würde auch da mit Energiespeichern arbeiten. Gemäss Aussagen von Herr Walter Sattinger von der Swissgrid AG, ich zitiere: «Uns werden recht bald europaweit Langzeitspeicher fehlen, somit bedarf es eines intelligenten Stromverbrauchs, nicht nur um die Netze für einzelne Spitzen überdimensionieren zu müssen», Zitat Ende. Die Elektromobilität könnte zu fahrenden Energiespeichern umfunktioniert werden. Voraussetzung: wir fördern eine entsprechende intelligente Ladeinfrastruktur.

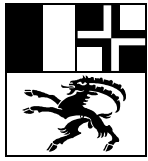
Eine gute Abdeckung von E-Ladestationen kann für die Elektromobilität förderlich sein. Dies sollte aber nicht der erste Aspekt sein, nein eine Abdeckung von E-Ladestationen sollte eben dort realisiert werden, wo man sie auch tatsächlich tagsüber braucht, nämlich bei den Unternehmen oder Parkplätzen wo Elektrofahrzeuge tagsüber stehen, bei welchen man die Spannungsspitzen von Wind- und Photovoltaikanlagen speichern und somit zur Stabilität des Schweizer Stromnetzes beitragen könnte. Ich bezweifle, dass die Szenarien im Masterplan Ladeinfrastruktur heute noch zutreffend sind. Die Empfehlung «H2 Erkannte Lücken im Schnellladernetz schliessen» macht höchstens für den Transitverkehr und Tourismusverkehr Sinn, belastet aber das Netz ungünstig und ist für die Stabilität negativ. Leider finde ich mich auch nicht in der Empfehlung «H4 als Gewerbetreibender» wieder. Für Unternehmen ist es heute aber alles andere als wirtschaftlich, in Ladestationen zu investieren. Hier sind wir der Ansicht, dass es Anreize braucht, will man wirklich den Weg zur Elektromobilität weiter gehen.

Deshalb reichen wir von der SVP-Fraktion folgenden Auftrag ein:

1. Erstellung einer Auslegeordnung welche folgende Punkte überprüft:
 - Welchen Einfluss auf die Netzstabilität haben Wind- und Photovoltaikanlagen, dies in Anbetracht einer realistischen Zukunftsprognose?
 - Ist-Zustand und Fahrplan betreffend Ausbau der Netzinfrastruktur. Wo stehen wir heute und sind wir bereit für die Zukunft?
 - Chancen und Potential der Elektromobilität für ein stabiles Netz.
2. Die Regierung überprüft den Masterplan Ladeinfrastruktur für E-Mobilität und erarbeitet mit den Netzbetreibern eine intelligente Ladeinfrastruktur.
3. Ausarbeitung von Fördermassnahmen im Sinne von Steuerabzügen und/oder Steuerbefreiung für Gewerbebetriebe, Unternehmen, Parkieranlagen, welche Ladestationen für Mitarbeiter und/oder Dauermieter anbieten.

Chur, 22. Oktober 2020

Gort, Koch, Della Cà, Brandenburger, Favre Accola, Salis, Menghini-Inauen, Renkel



Sesida dals

Communitgà ils

Protocol nr.

12 da schaner 2021

13 da schaner 2021

2/2021

Incumbensa da la fracziun da la PPS

concernent ina infrastruttura intelligente da chargiar vehichels electricus per garantir
ina rait electrica stabila

Resposta da la Regenza

L'ultim passà è la Regenza sa fatschentada gia pliras giadas cun la promoziun da la mobilitad electrica. Ils suandants rapports èn avant maun: "Schanzas da l'electromobilitad per il chantun Grischun" dals 26 da zercladur 2015, "Plan da basa per l'infrastructura da chargiar vehichels electricus (electromobilitad) en il chantun Grischun" dal mars 2017 sco er "Pachet da mesiras per promover l'electromobilitad en il Grischun" da l'october 2017. La promoziun da l'infrastructura da chargiar vehichels electricus è vegnida proponida l'ultima giada en il rom da la revisiun parziala da la Lescha d'energia dal chantun Grischun (LEG). Ma sin fundament dals resultats da la consultaziun n'è ella betg vegnida persequitada vinavant. Tuttina sa stenta la Regenza anc adina da promover il diever d'energias regenerablas: la Strategia da clima dal chantun (green deal) ed il Program da la Regenza actual mettan il focus tranter auter sin ina mobilitad persistenta. En il sectur dal traffic sto il maun public ademplier vinavant ina funcziun d'exempel e sto agir correspudentamain. Er manaschis parastatals han chapì l'impurtanza d'ina mobilitad persistenta e promovon tala. En quest process è il chantun en in stretg barat cun las acturas ed ils acturs respectivs. Per complettar stoi vegnir menziunà che la promoziun da staziuns per chargiar vehichels electricus en edificis vegn menziunada explicitamain en il rom dal Fond per il clima da la Confederaziun tenor la revisiun da la Lescha da CO₂. Pia èsi da partir dal fatg ch'i vegnan realisads programs da promoziun correspundents a chaschun da la realisaziun da la Lescha da CO₂.

Tar ils puncts 1 e 2: La part da la producziun d'electricitad da vent e da fotovoltaica importa oz en il chantun Grischun 0,8 pertschient. L'onn 2035 vegn quai probablamain ad esser 3 fin 4 pertschient. Las ovras idraulicas dal Grischun han – grazia a lur lais artificialas – ina capacitad d'accumulaziun da quasi 2000 GWh. Sch'ins suppona che tut ils 114 824 autos da persunas ch'èn immatriculads actualmain en il chantun fissan vehichels electricus, duvrassi ina capacitad da chargiar vehichels electricus da var 6 GWh. Questas parts marginalas tant da la producziun d'energia da vent e da fotovoltaica sco er da la capacitad da chargiar vehichels electricus n'han betg ina influenza gravanta sin la stabilitad da la rait e sin l'infrastructura da rait en il chantun. Cumpetents per garantir ina rait segira,

productiva ed efficiente è – tenor l'art. 8 da la Lescha federala davart il provediment d'electricidad (Lescha davart il provediment d'electricidad, LPrEI; CS 734.7) – ils gestiunaris da las raits. Concepts sco p.ex. Vehicle to Home (V2H) resp. Vehicle to Grid (V2G) servan ad optimar ils custs. Cun cumbinar in implant fotovoltaic cun la batteria d'in vehichel po vegnir augmentà il consum d'energia e – sco effect secundar – per part vegnir distgargiada la rait electrica locala. Endrizzar ina infrastruttura da chargiar vehichels electrica intelligenta è pia en l'interess dals possessurs dals implants fotovoltaics respectivamain dals gestiunaris da raits. L'infrastruttura da chargiar vehichels electrica è in model da fatschenta da las interpresas d'electricidad privatas. Ils custs per questa infrastruttura vegnan incassads sur l'indemnisaziun per il diever da la rait. Tenor l'art. 15 LPrEI è mesiras innovativas per raits intelligentas custs imputabels. Ils purschiders da raits han pia avunda impuls per endrizzar raits intelligentas. In'elavuraziun dal Plan da basa ch'è per il mument anc actual, na para pia betg inditgada.

Tar il punct 3: Per las persunas cun activitad da gudogn independenta e per las persunas giuridicas cuntegna gia il dretg vertent mesiras da promoziun. El permetta numnadamain d'amortisar a 100 pertschient las staziuns per chargiar vehichels electrica respectivas durant l'onn d'acquisiziun e durant l'onn suandant, e quai cun agid d'amortisaziuns immediatas. Ulteriuras mesiras da promoziun a maun da deducziuns fiscalas u tras ina liberaziun da taglia da las interpresas respectivas n'èn betg pussaivlas tenor il dretg d'armonisaziun e cuntrafeschessan pia al dretg federal. Ni en il sector da las entradas ord activitad da gudogn independenta ni en l'eruida dal gudogn na po il legislatur chantunal introducir deducziuns per persunas giuridicas, cun las qualas vegnan avisadas finamiras extrafiscalas. La liberaziun da taglia vegn reglada definitivamain en il dretg fiscal federal armonisà (art. 23 al. 1 lit. f da la Lescha federala davart l'armonisaziun da la taglia directa dals chantuns e da las vischnancas [Lescha d'armonisaziun da taglia, LATD; CS 642.14]) e na lascha nagina libertad d'agir al legislatur chantunal. Cun ina liberaziun da taglia na pudess plinavant betg vegnir dà l'impuls d'investiziun giavischè a la persuna giuridica che porscha l'infrastruttura da chargiar vehichels electrica. La liberaziun da taglia menziunada avess numnadamain per consequenza ch'ils gudogns obtegnids stuessan servir irrevocablamain als intents libers da taglia e ch'i na fiss pia betg pussaivel da distribuir il gudogn.

La Regenza sustegna la mobilitad electrica gia en il rom da las stentas menziunadas qua survart. Sa basond sin questas explicaziuns propona la Regenza al Cussegl grond da refusar questa incumbensa.



En num da la Regenza

Il president:

Il chancelier:

Dr. Mario Cavigelli

Daniel Spadin

Incumbensa da la fracziun da la PPS concernent ina infrastruttura intelligente da chargiar vehichels electrici per garantir ina rait electrica stabila

L'electromobilitad vegn a daventar ina sfida per la rait electrica da la Svizra. Ma en quest connex na sa tschenta betg la dumonda, sch'i dat energia avunda u betg. I sa tschenta la dumonda, datti avunda energia il dretg mument al dretg lieu, e tge faschain nus cun l'energia ch'ils implants da fotovoltaica produceschan bain durant il di, però che na vegn betg consumada dal tuttatatg? Quai ha per consequenza ch'i resultan fluctuaziuns da l'electricitad che pon chaschunar disturbis en ina rait electrica stabila.

Adina dapli chasadas privatas installeschan implants da fotovoltaica sin lur atgna chasa. Quai po bain esser raschunaivel, perquai che nus pudain per part producir sezs l'energia che nus consumain. Perquai che bleras chasadas privatas èn però a la lavur durant il di, na po l'atgna produczion d'energia gnanc vegnir utilisada. Danor sch'ins lavurass er qua cun accumulatur d'energia. Tenor las deposiziuns da signur Walter Sattinger da la Swissgrid SA, jau citesch: «En l'entira Europa vegnan bainbaud ans mancar accumulatur d'energia da lunga durada, pia dovri in consum d'electricitad intelligent, betg mo per na stuair surdimensionar las raits per singuls temps da gronda frequenza», fin dal citat. L'electromobilitad pudess vegnir transformada ad accumulatur d'energia ambulants. Premissa: nus promovain ina infrastruttura intelligente correspondent da chargiar vehichels electrici.

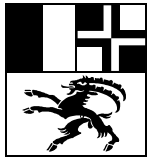
Ina buna distribuiziun da las staziuns da chargiar vehichels electrici po esser d'avantatg per l'electromobilitad. Ma ella na stuess betg esser l'emprim aspect, na, las staziuns da chargiar vehichels electrici stuessan vegnir realisadas là, nua ch'ellas vegnan lura er propi duvradas durant il di, numnadain tar las interpresas u tar las plazzas da parcar, nua ch'ils vehichels electrici èn piazzads durant il di, nua ch'ins po accumular l'energia che resulta en ils implants d'energia dal vent ed en ils implants da fotovoltaica durant ils temps d'auto produczion, e gidar uschia a mantegnair stabila la rait electrica da la Svizra. Jau dubit ch'ils scenaris che figureschan en il Plan da basa per l'infrastructura da chargiar vehichels electrici constettian oz anc. La recumandaziun «H2 Serrar largias enconuschentas en la rait da chargiar svelti vehichels electrici» fa mo senn per il traffic da transit e per il traffic turistic, engrevgescha però la rait en moda dischavantagiusa ed è negativa per la stabilitad. Deplorablain na poss jau er betg approvar la recumandaziun «H4 sco mastergnant». Per interpresas èsi oz tut auter che economic d'investir en staziuns da chargiar vehichels electrici. Qua essan nus da l'avis ch'i dovria impuls, sch'ins vul propi cuntinuar sin la via vers l'electromobilitad.

Perquai inoltrain nus da la fracziun da la PPS la suandanta incumbensa:

1. Far ina preschentaziun generala ch'examinescha ils suandants puncts:
 - o Tge influenza han implants d'energia dal vent ed implants da fotovoltaica sin la stabilitad da la rait, quai en vista ad ina prognosa realistica per l'avegnir?
 - o Stadi actual ed urari concernent l'extensiu da l'infrastructura da rait. Nua essan nus oz ed essan nus pronts per l'avegnir?
 - o Schanzas e potenzial da l'electromobilitad per ina rait stabila.
2. La Regenza duai examinar il Plan da basa per l'infrastructura da chargiar vehichels electrici e duai elavurar – ensemen cun ils gestiunaris da las raits – ina infrastruttura intelligente da chargiar vehichels electrici.
3. Ella duai elavurar mesiras da promoziun en il senn da deducziuns fiscalas e/u d'ina liberaziun da taglia per interpresas industrialas, per interpresas e per plazzas da parcar che porschan staziuns da chargiar vehichels electrici a collavuraturas e collavuratur e/u a locatarias stablas e locataris stabels.

Cuira, ils 22 d'october 2020

Gort, Koch, Della Cà, Brandenburger, Favre Accola, Salis, Menghini-Inauen, Renkel



Seduta del

12 gennaio 2021

Comunicata il

13 gennaio 2021

Protocollo n.

2/2021

Incarico di frazione UDC

concernente un'infrastruttura di ricarica intelligente per una rete elettrica stabile

Risposta del Governo

Nel recente passato il Governo si è già ripetutamente confrontato con le possibilità esistenti in relazione alla promozione della mobilità elettrica. Sono disponibili i seguenti rapporti: "Chancen der Elektromobilität für den Kanton Graubünden" del 26 giugno 2015, "Masterplan Ladeinfrastruktur E-Mobilität Kanton Graubünden" del marzo 2017 nonché "Massnahmenpaket zur Förderung der Elektromobilität in Graubünden" dell'ottobre 2017. La promozione di un'infrastruttura di ricarica è stata proposta per l'ultima volta nel quadro della revisione parziale della legge sull'energia del Cantone dei Grigioni (LGE), tuttavia a seguito dei risultati della consultazione non è stata portata avanti. Ciononostante il Governo continua a impegnarsi per promuovere l'utilizzo di energie rinnovabili: la strategia climatica del Cantone (green deal) e l'attuale programma di Governo puntano tra l'altro su una mobilità sostenibile. Nel settore dei trasporti l'ente pubblico deve continuare ad assumere un ruolo di esempio e agire di conseguenza. Anche le aziende parastatali hanno riconosciuto l'importanza della mobilità sostenibile e la promuovono. In questo processo il Cantone intrattiene stretti scambi con gli attori interessati. A titolo integrativo occorre rilevare che nel quadro del fondo federale per il clima viene menzionata esplicitamente la promozione di stazioni di ricarica presso edifici conformemente alla legge sul CO₂ sottoposta a revisione. Di conseguenza si deve partire dal presupposto che insieme alla legge sul CO₂ verranno attuati i relativi programmi di promozione.

In merito ai punti 1 e 2: attualmente la quota di energia elettrica prodotta da impianti eolici e fotovoltaici nel Cantone dei Grigioni ammonta allo 0,8 per cento. Nel 2035 questa quota raggiungerà presumibilmente il 3-4 per cento. Grazie ai bacini di accumulazione le centrali idroelettriche nei Grigioni dispongono di una capacità di accumulo pari a quasi 2 000 GWh. Ipotizzando che tutte le 114 824 automobili attualmente immatricolate nel Cantone dei Grigioni siano veicoli elettrici, esse richiederebbero una capacità di ricarica pari a circa 6 GWh. Queste quote di importanza marginale riferibili sia all'energia elettrica prodotta dagli impianti eolici e fotovoltaici sia alle capacità di ricarica legate ai veicoli elettrici non hanno ripercussioni importanti sulla stabilità e sull'infrastruttura della rete nel Cantone. Sulla base dell'art. 8 della legge

federale sull'approvvigionamento elettrico (LAEI; RS 734.7) i gestori di rete sono tenuti a garantire una rete sicura, performante ed efficiente. Concetti come Vehicle to Home (V2H) nonché to Grid (V2G) contribuiscono a ottimizzare i costi. Combinando un impianto fotovoltaico con una batteria di un veicolo è possibile aumentare il consumo proprio e di conseguenza sgravare parzialmente la rete elettrica locale. La creazione di un'infrastruttura di ricarica intelligente rientra perciò nell'interesse dei proprietari di impianti fotovoltaici nonché dei gestori di rete. L'infrastruttura di ricarica è un modello di business delle imprese elettriche private. I relativi costi vengono addebitati al consumatore finale attraverso il corrispettivo per l'utilizzazione della rete. Secondo l'art. 15 LAEI i costi di misure innovative per reti intelligenti sono considerati costi computabili. Di conseguenza esistono stimoli a sufficienza affinché i gestori delle reti sviluppino reti intelligenti. Di conseguenza non appare opportuno rivedere il masterplan attuale, tuttora valido.

In merito al punto 3: per le persone che esercitano un'attività lucrativa indipendente e le persone giuridiche il diritto vigente prevede già misure di promozione in quanto gli investimenti nelle relative stazioni di ricarica nell'anno d'acquisto e in quello seguente possono essere ammortizzati nella misura massima del 100 per cento mediante ammortamenti immediati. Sotto il profilo dell'armonizzazione del diritto, non sono possibili ulteriori misure di promozione consistenti in deduzioni fiscali o in un'esenzione fiscale per le relative aziende, poiché contrarie al diritto federale. Il legislatore cantonale non può introdurre deduzioni che esulano da fini fiscali né dal reddito da attività lucrativa indipendente né in sede di determinazione degli utili per le persone giuridiche. L'esenzione fiscale è disciplinata in modo esaustivo nel diritto fiscale federale armonizzato (art. 23 cpv. 1 lett. f della legge federale sull'armonizzazione delle imposte dirette dei Cantoni e dei Comuni [LAID; RS 642.14]) e non concede alcun margine di manovra al legislatore cantonale. Inoltre un'esenzione fiscale per la persona giuridica che fornisce l'infrastruttura di ricarica non creerebbe l'incentivo agli investimenti desiderato. Infatti l'esenzione fiscale menzionata comporterebbe l'obbligo irrevocabile di utilizzare gli utili conseguiti per gli scopi che hanno dato origine all'esenzione dall'imposta e quindi non sarebbe possibile alcuna distribuzione degli utili.

Il Governo sostiene la mobilità elettrica già nel quadro degli sforzi menzionati all'inizio. A seguito di quanto esposto, il Governo chiede al Gran Consiglio di respingere l'incarico in oggetto.



In nome del Governo

Il Presidente:

Dr. Mario Cavigelli

Il Cancelliere:

Daniel Spadin

Incarico di frazione UDC concernente un'infrastruttura di ricarica intelligente per una rete elettrica stabile

La mobilità elettrica rappresenterà una sfida per la rete elettrica svizzera. Tuttavia non si pone la domanda se sia disponibile o meno energia sufficiente. La domanda è se è disponibile energia sufficiente al momento giusto e nel posto giusto e cosa fare con l'energia prodotta durante il giorno da impianti fotovoltaici che non viene utilizzata. Le conseguenze sono oscillazioni energetiche che possono comportare pregiudizi a una rete elettrica stabile.

Sempre più privati decidono di installare impianti fotovoltaici sulla propria casa di proprietà. Ciò sarà anche sensato, poiché permette di produrre una parte dell'energia che serve per coprire il proprio fabbisogno energetico. Tuttavia dal momento che i membri dell'economia domestica durante il giorno si trovano al lavoro, l'energia di produzione propria non può essere utilizzata. A meno che non si faccia capo anche in questo caso ad accumulatori. Il signor Walter Sattinger dell'azienda Swissgrid AG ha dichiarato quanto segue, cito: "Presto a livello europeo mancheranno accumulatori a lungo termine, perciò è necessario un consumo di energia elettrica intelligente, non da ultimo per non dover sovradimensionare le reti per singoli picchi", fine della citazione. La mobilità elettrica potrebbe essere convertita in accumulatori mobili. Con il presupposto che venga promossa una corrispondente infrastruttura di ricarica intelligente.

Una buona copertura con stazioni di ricarica può promuovere la mobilità elettrica. Tuttavia questo non deve essere l'aspetto primario; la copertura con stazioni di ricarica per la mobilità elettrica dovrebbe essere realizzata per l'appunto laddove essa è effettivamente necessaria durante il giorno, ossia presso aziende o posteggi dove i veicoli elettrici sono parcheggiati durante il giorno, dove è possibile immagazzinare i picchi di tensione prodotti da impianti eolici e fotovoltaici e contribuire così alla stabilità della rete elettrica della Svizzera. Dubito che gli scenari contenuti nel masterplan relativo alle infrastrutture di ricarica oggi siano ancora adeguati. La raccomandazione "H2 colmare le lacune individuate nella rete di ricarica veloce" ha senso al massimo per il traffico di transito e quello dovuto al turismo, ma comporta sollecitazioni indesiderate per la rete e ha un effetto negativo per la stabilità. Purtroppo quale commerciante non mi ritrovo nemmeno nella raccomandazione H4. Tuttavia, attualmente per le imprese è tutt'altro che economico investire nelle stazioni di ricarica. Crediamo che qui siano necessari degli incentivi se vogliamo davvero continuare sulla strada della mobilità elettrica.

Noi della frazione UDC presentiamo quindi il seguente incarico:

1. Elaborazione di un'analisi della situazione che esamini i seguenti punti:
 - o Quale effetto hanno gli impianti eolici e fotovoltaici sulla stabilità della rete, in considerazione di una previsione realistica per il futuro?
 - o Stato attuale e tabella di marcia per quanto riguarda l'ampliamento dell'infrastruttura di rete. A che punto siamo oggi e siamo pronti per il futuro?
 - o Opportunità e potenzialità della mobilità elettrica per una rete stabile.
2. Il Governo esamina il masterplan relativo alle infrastrutture di ricarica per la mobilità elettrica ed elabora un'infrastruttura di ricarica intelligente insieme ai gestori di rete.
3. Elaborazione di misure di sostegno sotto forma di deduzioni fiscali e/o esenzioni dall'assoggettamento per aziende artigianali, aziende, parcheggi che offrono stazioni di ricarica per i dipendenti e/o gli inquilini permanenti.

Coira, 22 ottobre 2020

Gort, Koch, Della Cà, Brandenburger, Favre Accola, Salis, Menghini-Inauen, Renkel