



Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEK
Palazzo federale nord
3003 Berna

Invio elettronico: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Berna, 31 marzo 2022 / FP

Consultazione sulla "Revisione della legge sul CO₂"

Presa di posizione dell'Automobile Club Svizzero ACS

Persona da contattare per ulteriori domande:
Fabien Produit, Segretario generale dell'Automobile Club Svizzero ACS,
fabien.produit@acs.ch Tel. 031 328 31 17

Gent.ma Consigliera federale Sommaruga,
Gentili Signore, gentili Signori

Vi ringraziamo per l'invito alla consultazione sulla "Revisione della legge sul CO₂" e per la possibilità di esprimere la nostra posizione in merito.

In qualità di membro di stradesvizzere, l'ACS sostiene la sua posizione sui distinti paragrafi della presente revisione della legge. I seguenti punti sono di particolare importanza anche nell'interesse dei nostri soci e desideriamo pertanto sottoporli alla vostra attenzione:

Osservazioni generali:

Accogliamo con favore la volontà del Consiglio federale di proporre una riforma basata sugli strumenti esistenti. La nuova legge sul CO₂ dovrebbe dare vita a incentivi positivi, promuovere l'innovazione, creare idealmente nuovi posti di lavoro (o almeno non mettere a repentaglio quelli già esistenti) e promuovere la crescita economica. Nel settore del trasporto privato su strada notiamo tuttavia che si prospettano dei costi aggiuntivi più elevati rispetto alla revisione respinta dal popolo. È quindi imperativo apportare delle modifiche. Per noi è un dovere garantire che la volontà dell'elettorato svizzero venga rispettata. Questo significa soprattutto che la popolazione non sia gravata da un aumento delle tasse o da imposte aggiuntive.

Apertura tecnologica nella legge (Art. 1, Comma 2):

Al paragrafo 2, il Consiglio federale specifica che gli obiettivi devono essere raggiunti riducendo le emissioni di gas serra o dirigendo conseguentemente i flussi delle risorse finanziarie. L'innovazione tecnologica non può però essere controllata dallo Stato. Per questo motivo,



secondo l'ACS, la neutralità tecnologica dello Stato deve essere sancita nella legge: ¹³ *Le misure derivanti dalla presente legge devono essere neutrali dal punto di vista tecnologico*”.

Emissioni di CO₂ dei veicoli messi in circolazione (Art. 10):

L'ACS concorda con l'adozione delle percentuali UE per la riduzione delle emissioni di CO₂; tuttavia, i valori obiettivo specifici per l'importazione devono essere calcolati sulla base di un valore di riferimento svizzero. Proponiamo quindi che il paragrafo venga riformulato come segue: ^{2bis} *Per il 2021, le emissioni medie di CO₂ non possono superare le seguenti percentuali del valore di riferimento applicabile in Svizzera nell'Unione europea*”.

Compensazione delle emissioni di carburanti (Art. 13b):

Nella sua comunicazione, il Consiglio federale promette una soluzione senza imposte aggiuntive e senza aumentare le tasse esistenti, cosa che l'ACS accoglie con favore. Esaminando più in dettaglio l'attuale progetto di legge, abbiamo tuttavia scoperto che questa promessa non verrà mantenuta nella sua totalità.

Per quanto riguarda la compensazione delle emissioni di carburante, la proposta prevede di mantenere l'attuale sistema di compensazione con un limite massimo di 5 centesimi al litro, cosa che è nel nostro pieno interesse. Allo stesso tempo, però, si propone di reintrodurre l'obbligo di aggiungere il 5-10% di combustibili rinnovabili. A causa del prezzo d'acquisto sempre più alto di questi combustibili rinnovabili, l'obbligo potrebbe portare a un aumento dei prezzi del carburante da 10 a 12 centesimi al litro. Respingiamo quindi questo obbligo per gli importatori di carburante. Dal punto di vista dell'ACS, potrebbe infatti significare un aumento sproporzionato dei prezzi del carburante, già respinto dagli elettori nel giugno 2021.

Inoltre, il termine “rinnovabile” esclude molti combustibili neutri dal punto di vista del CO₂ che vengono prodotti con elettricità non rinnovabile, specialmente l'idrogeno e i combustibili sintetici. Dal nostro punto di vista, il nuovo progetto di legge dovrebbe essere modificato, affinché l'aumento attualmente applicabile venga mantenuto come misura volontaria e non obbligatoria. Una possibile misura obbligatoria potrà essere discussa in futuro solo quando saranno disponibili sufficienti combustibili neutri dal punto di vista del CO₂ e il loro prezzo subirà delle significative riduzioni.

Al fine di promuovere la diffusione di carburanti ecologici, proponiamo anche l'introduzione di misure di sostegno per la produzione e/o l'importazione di carburanti con basse emissioni di CO₂ (biocarburanti, carburanti sintetici e idrogeno).

Promozione delle stazioni di ricarica (Art. 37):

Secondo l'attuale progetto di legge, le entrate delle sanzioni pagate dagli importatori di veicoli devono essere utilizzate per finanziare i contributi per le stazioni di ricarica negli edifici e nelle imprese multiservizi e nei parcheggi pubblici. Il 50% di questi fondi sono finora confluiti nel Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Questo significa che le entrate destinate alla promozione delle stazioni di ricarica non verranno più utilizzate per la manutenzione e lo sviluppo delle strade. In linea di principio, l'ACS sostiene la promozione delle stazioni di ricarica, ma chiede che il finanziamento venga garantito senza attingerlo dal FOSTRA. Nel migliore dei casi, il finanziamento potrebbe essere gestito attraverso il finanziamento speciale del trasporto stradale. Tuttavia, è imperativo che i veicoli elettrici, che non hanno ancora



contribuito al finanziamento delle strade, diano il loro contributo all'espansione delle infrastrutture di ricarica.

Per sostenere una rapida defossilizzazione del traffico stradale, la promozione, e dunque i contributi corrispondenti, dovrebbero essere estesi anche ad altri tipi di guida alternativa. Bisogna garantire che l'utilizzo di tutte le forme di propulsione sia reso possibile per raggiungere gli obiettivi e che le varie forme di propulsione non siano messe in competizione tra di loro.

Legge federale sulla protezione dell'ambiente (Art 7, 35d, 41, 60, 61a e 62)

Il Consiglio federale desidera creare una nuova definizione legale per i combustibili rinnovabili e prevede un quadro rigido per la loro introduzione sul mercato. Sussiste quindi il rischio che, tanto la definizione, quanto i regolamenti inibiscano l'innovazione piuttosto che promuoverla. L'ACS chiede quindi una maggiore flessibilità e propone di sostituire i combustibili "rinnovabili" con "a basse emissioni di CO₂" in modo da poter includere tutte le tecnologie possibili per ridurre le emissioni di CO₂.

Conclusioni

Per l'ACS è fondamentale che gli obiettivi prefissati siano quantificabili e misurabili. Nell'applicare le misure previste devono essere garantite sia la flessibilità necessaria che un margine sufficiente per attuare le giuste modifiche, affinché le famiglie non siano gravate da inutili oneri aggiuntivi.

In linea di principio, siamo favorevoli all'idea di garantire la produzione interna di energia da fonti rinnovabili entro il 2030. Tuttavia, considerata l'attenzione sull'elettrificazione e la mancanza di volontà di creare partenariati pubblico-privato nel campo della produzione di energia, questo obiettivo ci sembra poco realistico.

Vi ringraziamo anticipatamente per la vostra attenzione e per aver preso in considerazione le nostre opinioni.

Cordialmente

Automobile Club Svizzero

Fabien Produit
Segretario generale

L'ACS

Fondata il 6 dicembre 1898 a Ginevra, l'Automobile Club Svizzero (ACS) è un'associazione che riunisce circa 95.000 automobilisti svizzeri per difendere gli interessi in materia di politica dei trasporti, economia, turismo, sport e qualsiasi altro ambito legato al traffico individuale motorizzato. L'ACS dedica una particolare attenzione alla legislazione che regola il traffico e la sua applicazione e si impegna inoltre a favore di una maggiore sicurezza stradale.