



Automobil Club der Schweiz  
Automobile Club de Suisse  
Automobile Club Svizzero

## **Prese di posizione dell'Automobile Club Svizzero ACS sulla revisione totale della legge sul CO<sub>2</sub> dopo il 2020 - 17.071 n**

A causa della crisi del Coronavirus, ci troviamo in un ambiente economico completamente diverso da quello a cui eravamo abituati prima della pandemia. Durante la sessione speciale di maggio, il Consiglio federale e il Parlamento (CF per diritto d'urgenza) hanno approvato un pacchetto di finanziamenti di proporzioni storiche per sostenere un'economia duramente provata. Sulla base di queste nuove circostanze, l'Automobile Club Svizzero ACS ritiene che la revisione totale della legge sul CO<sub>2</sub> vada rivista. In generale, si dovrebbe valutare attentamente se, da un lato, abbia senso sostenere l'economia attraverso i fondi federali per favorire una ripresa più veloce e, dall'altro, gravare sulle imprese e i consumatori con altri oneri che andrebbero a indebolire il potere d'acquisto e ad intaccare così l'economia.

La crisi attuale ha ampiamente dimostrato l'importante ruolo svolto dalla rete stradale e dal trasporto privato motorizzato per garantire l'approvvigionamento dei beni di prima necessità e il funzionamento del nostro Paese. L'ACS è consapevole che tutti noi dobbiamo contribuire alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. A nostro avviso, però, la responsabilità non dovrebbe ricadere solo sul trasporto privato motorizzato. Le case automobilistiche hanno il dovere di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli a motore. Devono essere sviluppati nuovi sistemi di trasporto e devono essere migliorati quelli esistenti, in modo tale da produrre una quantità più bassa possibile di emissioni.

Qui di seguito, desideriamo riportare la posizione dell'ACS sulle singole questioni emerse nel dibattito sulla revisione totale della legge sul CO<sub>2</sub>:

### **Prezzo della benzina**

- L'ACS è consapevole dell'importanza di una partecipazione finanziaria attiva del trasporto privato motorizzato alla mobilità. Lo ha dimostrato sostenendo un aumento della tassa sul carburante di 5 centesimi al litro in tutte le sue prese di posizione sulla revisione della legge sul CO<sub>2</sub>.
- Tuttavia, secondo quanto stabilito dal Consiglio degli Stati, la tassa sui carburanti dev'essere di 10 centesimi al litro fino al 2024 e di 12 centesimi al litro dal 2025 in poi, vale a dire il doppio, se non di più. L'ACS esprime la propria perplessità nei confronti di una tassa così elevata, pensando a tutte le persone che, ad esempio, non possono fare a meno dell'automobile per motivi di lavoro. L'ACS sostiene quindi la minoranza del Consiglio che suggerisce un prezzo di 8 centesimi al litro. Il tetto massimo del supplemento carburante adottato dal Consiglio degli Stati, invece, è in linea con quanto auspicato dall'ACS.
- Nel caso del FOSTRA, se i proventi delle sanzioni sull'importazione di automobili dovessero venire a mancare, tra qualche anno si prevede un ulteriore sovrapprezzo di 3-4 centesimi al litro sul prezzo del carburante per finanziare il FOSTRA.
- Inoltre, a causa del massiccio calo del traffico stradale del 50-80% durante il blocco, si prevede un minor gettito derivante dall'imposta sugli oli minerali. Ciò porterà probabilmente ad ulteriori perdite per il FOSTRA, aumentando il rischio che il supplemento per il carburante venga applicato prima di quanto precedentemente ipotizzato.



Automobil Club der Schweiz  
Automobile Club de Suisse  
Automobile Club Svizzero

- Già oggi le tasse e le imposte su un litro di carburante ammontano a circa il 53% del prezzo. Il prezzo di acquisto effettivo, incluso il trasporto, rappresenta solo il 28% del prezzo e il margine lordo il 19%. Se le tasse vengono aumentate ulteriormente fino a 12 centesimi, e successivamente fino a 16 centesimi o più, lo squilibrio delle imposte e dei prelievi rispetto agli altri costi aumenterà di conseguenza, rispettivamente al 56,6% e al 57,6%.

### **Fondo per il clima**

#### Finanziamento:

L'assegnazione delle entrate derivanti dalle sanzioni imposte ai veicoli di nuova immatricolazione al fondo per il clima, come proposto dalla maggioranza del CAPTE-N, si tradurrebbe in circa 100 milioni di CHF l'anno revocati dal FOSTRA o addirittura non più allocati.

ACS ritiene che questa proposta non sia accettabile per i seguenti motivi:

- Nel 2017, gli elettori e le urne hanno chiaramente detto "sì" al FOSTRA. A seguito del referendum, l'attuale legge sul CO<sub>2</sub> è stata modificata affinché i proventi delle sanzioni per il finanziamento delle infrastrutture confluiscono nel FOSTRA a partire dal 1. gennaio 2018 (articolo 42 del disegno di legge di revisione). Ribaltare il sistema e l'utilizzo di questi proventi, solo due anni dopo la loro introduzione, sarebbe una violazione della volontà popolare e dell'articolo finalizzato al FOSTRA.
- Il FOSTRA copre gran parte del nostro fabbisogno di infrastrutture per la mobilità, poiché il 75% del trasporto passeggeri (compreso il trasporto pubblico) e il 66% del trasporto merci viene effettuato su strada.
- Contemporaneamente, non va dimenticato che la mobilità stradale contribuisce già al fondo per il clima attraverso le sanzioni previste dall'articolo 29 (carburanti).

#### Utilizzo:

A nostro avviso, devono essere presi in considerazione i seguenti punti:

- Il fondo deve sostenere tutte le forme di mobilità e ottimizzare le loro interazioni, secondo il principio: il giusto mezzo di trasporto per ogni forma di locomozione.
- La ricerca tecnologica dovrebbe essere promossa allo stesso modo per tutte le forme di motorizzazione e tutti i tipi di carburante.
- Il fondo per il clima non dev'essere in alcun modo utilizzato per sostenere un tipo esclusivo di mobilità. Bisogna assicurarsi che nessuna forma di mobilità venga privilegiata rispetto ad un'altra. Ciò significa che il trasporto individuale motorizzato (TIM) deve beneficiare dello stesso supporto.
- Bisogna ottimizzare il potenziale sia del trasporto pubblico che del trasporto privato. In entrambi i settori, c'è ancora un grande margine di miglioramento. Ad esempio, dovrebbero essere promossi nuovi modelli di viaggio (modello "sharing") o nuove applicazioni di mobilità che tengano conto delle diverse modalità di trasporto.
- Si dovrebbe incoraggiare lo sviluppo di sistemi "Park & Ride" vicino alle città o all'uscita delle strade principali, in modo tale da decongestionare il traffico nei centri urbani.



Automobil Club der Schweiz  
Automobile Club de Suisse  
Automobile Club Svizzero

La ringraziamo per la Vostra preziosa attenzione!

Per domande o ulteriori informazioni non esitate a contattarci in qualsiasi momento all'indirizzo e-mail: [fabien.produit@acs.ch](mailto:fabien.produit@acs.ch) o per telefono al numero 031 328 31 17.

Cordialmente,

**Automobile Club Svizzero ACS**

Thomas Hurter  
Presidente centrale

Fabien Produit  
Segretario generale