

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Ufficio federale dell'energia, UFE
Sezione Politica energetica
Casella postale
3003 Berna

Audizione sulla revisione della legge sul CO₂ - Emissioni delle nuove auto immatricolate in Svizzera (realizzazione della mozione 07.3004)

Egregi signori,

con lettera del 25 maggio 2009 il Consigliere federale M. Leuenberger ci ha inviato per audizione il progetto di revisione della legge sul CO₂ - emissioni delle nuove auto immatricolate in Svizzera (realizzazione della mozione 07.3004).

Vi ringraziamo per l'opportunità che avete voluto riservarci per esprimere le nostre osservazioni e per averci sottoposto la revisione parziale della legge sul CO₂ in materia di emissioni delle nuove auto immatricolate.

Come già sottolineato in occasione della recente consultazione sulla revisione della legge sul CO₂, ci preme sottolineare che condividiamo l'importanza attribuita al tema. Le modifiche climatiche globali costituiscono attualmente una delle sfide maggiori con le quali è confrontata la comunità mondiale per le implicazioni ambientali, sociali e economiche che toccheranno, seppur con ripercussioni e in tempi diversi, tutti i popoli della terra.

Entrando nel merito della revisione parziale della legge sul CO₂ in materia di emissioni delle nuove auto immatricolate possiamo confermarvi che in linea generale concordiamo con le modifiche previste.

Come da voi richiesto formuliamo le nostre osservazioni sulla base del questionario allegato alla lettera del 25.5.2009.

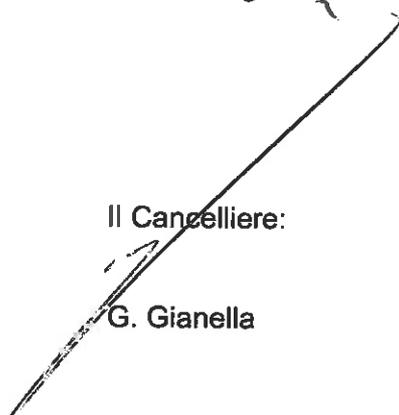
Vogliate gradire, egregi signori, i nostri distinti saluti.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:


G. Gendotti

Il Cancelliere:


G. Gianella

Copia:
Divisione dell'ambiente
Deputazione alle Camere federali

1. Cosa ne pensate del valore limite delle emissioni specifiche di CO2 delle vetture da turismo ?

Viste le disposizioni europee che hanno deciso, il 17 dicembre 2008 di fissare il valore limite delle emissioni di CO2 delle nuove vetture immatricolate a 130g/km, valore medio da raggiungere per il parco vetture entro il 2015, e vista al volontà da parte del Consiglio Nazionale di conformarsi a queste disposizioni europee entro il 2015, appoggiamo questa linea decisionale. Uno studio dell'EPFZ ha infatti calcolato che con questo modello si otterrà l'obiettivo di 130g CO2 nel 2015 come nell'UE, nonostante sia in ritardo rispetto all'Europa (in Svizzera i valori attuali permessi sono più alti che in UE, nel 2008, le emissioni medie calcolate superavano di 23 g CO2 la media dell'UE).

2. Cosa ne pensate della scala degli importi previsti per le sanzioni e la progressione degli stessi fino al 2008 compreso?

In vista di un allineamento con le normative europee, il modello ripreso da quello incluso alle direttive europee è una buona soluzione.

Inoltre, visto che l'offerta delle vetture nuove in Svizzera è tecnologicamente la medesima a quella dell'UE, l'eventuale sanzione non dovrebbe ripercuotersi sul consumatore per non destabilizzare il mercato e si prevede invece che il mercato si adeguerà alla direttiva costruendo vetture più efficienti e meno inquinanti per poter rientrare nei parametri. In effetti, il 90% delle importazioni dirette di vetture in CH viene dallo spazio europeo e quindi dispongono già dei dati relativi alle emissioni. Le sanzioni durante il periodo transitorio sono state pensate in maniera graduale per poter raggiungere il 100% nel 2015 ed allinearsi a quelle dell'UE, in base ad un'analisi.

3. Modello di esecuzione. Cosa ne pensate del modello di esecuzione in generale? Cosa ne pensate delle soluzioni proposte per i piccoli importatori o i costruttori di piccola taglia o nel caso dove i dati necessari non fossero annunciati?

Questo modello, oltre che a conformarsi alla linea europea permetterebbe di promuovere veicoli più efficienti energeticamente, con minori emissioni. In effetti, senza queste direttive, il nostro paese rimarrebbe attrattivo per il commercio per veicoli di maggior potenza e peso e, di conseguenza con un maggior impatto ambientale. Sosteniamo quindi questo modello, quanto la soluzione trovata per gestire i piccoli importatori o costruttori, che ci appare adeguata e coerente al modello.

4. Utilizzazione del prodotto della sanzione. Cosa pensate di questa proposta?

In caso di eccedenti, è prevista la redistribuzione ai cittadini dei proventi risultati dalla sanzione. Appoggiamo questa decisione, incoraggiando un utilizzo allo scopo di diminuire le emissioni di CO2.

5. Carburanti e sistemi di azionamento alternativo. Il modello deve pure promuovere i carburanti ed i sistemi di azionamento alternativi?

Il modello potrebbe integrare e promuovere anche questo aspetto, diventando a sua volta un'ulteriore incentivazione alla produzione di veicoli efficienti, contribuendo alla diminuzione delle emissioni di CO₂ e della dipendenza dai carburanti fossili.

6. Le disposizioni dell'UE devono essere riprese dalla Svizzera?

Sarebbe auspicabile che vi sia una coerenza tra le pratiche UE e le prescrizioni della Svizzera. Gli obiettivi europei, appaiono comuni a quelli Svizzeri quindi è auspicabile poter agire congiuntamente.

7. Modello alternativo dei certificati. Cosa ne pensate del modello basato sulle certificazioni, illustrato nel rapporto, rispetto al modello proposto?

Il modello scelto, rispetto alla certificazione appare più facile da gestire e controllare. Inoltre, il vantaggio di essere ripreso da quello dell'UE, semplifica la procedura per i costruttori e importatori, armonizzando quindi anche le procedure, la Svizzera si integra meglio, in questo settore, ai paesi europei.