

Numero
1695

cl

0

Bellinzona
6 aprile 2022

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

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

raphael.bucher@bafu.admin.ch

Revisione della legge sul CO2: procedura di consultazione

Gentili signore, egregi signori,

con lettera del 17 dicembre 2021 ci avete inviato una richiesta di presa di posizione sul progetto di revisione della legge sul CO2.

Con la presente vi ringraziamo per l'opportunità che avete voluto riservarci per esprimere le nostre osservazioni in merito.

A titolo generale

La Svizzera deve continuare ad assumere una posizione responsabile nei riguardi dei propri consumi, concentrando gli sforzi per raggiungere gli obiettivi prefissati sui provvedimenti che apportano una riduzione di emissioni sia all'interno del Paese che all'estero, adattando i disposti legali anche alle regolamentazioni estere, in particolar modo dell'UE.

Il Cantone Ticino condivide gli intenti del progetto di revisione della legge, nel particolare il raggiungimento degli obiettivi climatici prefissati con il dimezzamento entro il 2030 dei gas serra emessi dalla Svizzera rispetto al valore del 1990 con lo scopo di raggiungere infine la neutralità climatica entro il 2050. Abbiamo constatato con piacere che il disegno di legge mantiene e sviluppa gli strumenti esistenti tenendo conto della ripartizione dei compiti tra la Confederazione e i Cantoni in particolare per quanto riguarda il tema degli edifici.

Lo scrivente Consiglio è infatti cosciente delle sfide in ambito di politica energetica e climatica a cui siamo oggi confrontati e sostiene gli impegni presi a livello nazionale ed internazionale per cercare di contenere i consumi energetici e le emissioni di CO2, garantendo nel contempo un sistema energetico duraturo, sostenibile e uno sviluppo socio-economico appropriato.

La graduale eliminazione dei combustibili fossili sarà in grado di rendere la Svizzera e il nostro cantone sempre meno dipendenti dalle importazioni da regioni spesso politicamente instabili. Inoltre, siamo convinti che l'utilizzo crescente di energie rinnovabili favorisca il mantenimento di una gran parte del valore aggiunto in Svizzera, creando un ambiente economico stabile e prevedibile, che possa stimolare investimenti efficaci a lungo termine del settore pubblico e di quello privato a favore della transizione energetica, climatica e dell'innovazione.

Appoggiamo dunque il progetto di legge in linea di principio, sia per i suoi obiettivi che per le misure previste.

Sulle singole proposte di modifiche legislative in esame ci esprimiamo come segue:

Legge federale sulla riduzione delle emissioni di CO2

Art. 3 cpv. 1bis

Sosteniamo l'obiettivo di riduzione del 2030 per il settore degli edifici, tuttavia, saranno da fissare nell'ordinanza gli obiettivi per tutti i singoli settori, anche quelli intermedi, utilizzando gli stessi anni di riferimento. Infatti, non è appropriato fissare obiettivi intermedi solo per alcuni settori, quando lo scopo è quello di monitorare la riduzione delle emissioni di CO2 in linea con gli obiettivi e di intervenire con misure correttive in caso di mancato raggiungimento.

Proponiamo di modificare l'articolo come segue: *Il Consiglio federale **stabilisce per ogni** settore obiettivi e obiettivi intermedi. In tal ambito sono prese in considerazione prestazioni preliminari e il potenziale di riduzione realizzabile dal punto di vista economico.*

Art. 9 cpv. 1bis

Il Canton Ticino, dal 2010 ha già introdotto dei bonus nel computo delle distanze dai confini e delle altezze, come pure nella determinazione della SUL in caso di nuove costruzioni o risanamenti che soddisfano determinati requisiti dal profilo di efficienza energetica (cfr. Legge edilizia cantonale del 13 marzo 1991, artt.40 a e 40b e relativo regolamento).

Riteniamo che questo sia un importante strumento per promuovere i risanamenti o le costruzioni particolarmente efficienti in particolare per la morfologia e lo sviluppo urbanistico presente nel nostro Cantone, dove gli spazi disponibili per le costruzioni, sono spesso contenuti.

Per ottenere un bonus per l'utilizzo del suolo, devono essere soddisfatti standard energetici più severi. Questo requisito aggiuntivo è già attuato dai cantoni; non è dunque necessaria un'ulteriore regolamentazione nella presente legge.

Art. 9 cpv. 3

Sosteniamo l'obbligo di aggiornare le informazioni relative la sostituzione degli impianti di produzione di calore per il riscaldamento e l'acqua calda sanitaria nel Registro federale degli edifici e delle abitazioni (REA). Questa banca dati potrà essere uno strumento di supporto anche per i cantoni, per l'analisi della situazione regionale e per i reporting statistici.

Chiediamo di essere coinvolti fin da subito nella determinazione dei dati da inserire.

Art. 9 cpv. 4

Dal Canton Ticino, già attualmente, è previsto, come minimo, un obbligo di notifica per la sostituzione di un sistema di produzione di calore. Siamo quindi concordi nello scopo e nella modalità del provvedimento.

Non concordiamo invece con l'introduzione di un obbligo di consulenza. Sugeriamo piuttosto di prevedere una campagna di sensibilizzazione abbinata ad un contributo finanziario al fine di promuovere consulenze di questo tipo.

Il Canton Ticino, dal 2021 incentiva diversi tipi di consulenza e certificazioni che analizzano la situazione di partenza dell'edificio, con particolare attenzione al tema della promozione di energie rinnovabili e efficientamento energetico nelle costruzioni. Obbligare i proprietari a eseguire una consulenza potrebbe portare ad un effetto dissuasore dell'eventuale cambio di generatore di calore, mantenendo quindi di conseguenza uno status quo.

Art. 33 a, cpv. 1

Sosteniamo l'aumento (fino al 49%) della quota massima a destinazione vincolata della tassa sul CO2.

Un aumento dell'aliquota della tassa sul CO2 o della quota parziale a destinazione vincolata è indispensabile per assicurare che il finanziamento del *Programma Edifici* possa essere garantito in futuro in caso di diminuzione delle entrate dalla tassa sul CO2. Negli ultimi anni, i cantoni hanno continuamente aumentato il budget dei loro programmi di promozione grazie al sicuro cofinanziamento tramite questi fondi. Visto che non ci sarà un aumento del tasso di prelievo del CO2 e che esso è stabilito a 120 franchi per tonnellata di CO2 fino al 2030, l'aumento della quota parziale permetterà di garantire una certa sicurezza per la continuità del programma di risanamento degli edifici.

Art. 33 a, cpv. 2

Sosteniamo l'introduzione di un meccanismo che permetta di riportare i fondi non utilizzati all'anno seguente.

Quest'ultimi dovrebbero però essere utilizzati per compensare le fluttuazioni dei finanziamenti annui messi a disposizione per la promozione delle misure di cui agli artt.34 e 35 e non venire prematuramente ridistribuite alla popolazione.

Chiediamo di rendere più chiaro il testo dell'articolo nella versione della legge in lingua italiana. Proponiamo di modificare l'articolo come segue: (...) fondi che eccedono questo importo sono distribuiti due anni dopo alla popolazione e all'economia conformemente all'art.36.

Art. 34 cpv. 1

Al fine di accelerare l'aumento del risanamento degli immobili tramite il sostegno del Programma Edifici, chiediamo di eliminare il limite finanziario massimo di 420 milioni di franchi. Questo permetterà il pieno utilizzo dei fondi disponibili per lo scopo previsto nel settore degli edifici, garantendo il finanziamento del Programma Edifici e quindi il sostegno ai Cantoni nell'attuazione di programmi di incentivazione e nel raggiungimento degli obiettivi.

A tal fine, proponiamo di eliminare dall'art. 34, cpv.1 il tetto massimo di finanziamento.

Art. 34 cpv. 2 lett. a

Sosteniamo il finanziamento di progetti volti ad utilizzare la geotermia per la produzione di calore e per la pianificazione energetica a livello locale. Questa specificazione nell'articolo stabilisce chiare priorità e rende disponibili fondi riservati a tal fine. Riteniamo che il termine "territoriale" generi confusione. A nostro parere la pianificazione energetica per l'utilizzo di energie rinnovabili e del calore residuo non deve necessariamente essere legata alla pianificazione del territorio. Pertanto tale termine deve essere eliminato.

Il Canton Ticino sostiene già finanziariamente questo tipo di progetti, sia a livello comunale che sovracomunale (piani energetici comunali /regionali), così come la conversione di riscaldamento con l'utilizzo della geotermia.

RG n. 1695 del 6 aprile 2022

Art. 34 cpv. 3

Caldegghiamo il sostegno finanziario supplementare per la sostituzione degli impianti di produzione di calore con la stessa chiave di riparto del contributo di base, assicurando una ripartizione semplice ed equa dei fondi ai cantoni.

Art. 34 cpv. 4

Auspichiamo un coinvolgimento dei Cantoni nella fase iniziale di elaborazione del programma di incentivazione.

Art. 35

La Svizzera dovrà adattarsi al cambiamento climatico. Tuttavia, a causa dell'aumento degli eventi naturali (frane, colate di detriti, distacchi di ghiacciai, disgelo del permafrost, inondazioni, ecc.) e delle relative conseguenze indirette sulle infrastrutture (centrali idroelettriche, bacini, funivie, strade, ferrovie, ecc.), i cantoni di montagna, come il Ticino, saranno colpiti maggiormente dagli effetti del cambiamento climatico.

Questi rischi richiedono misure di tutela preventive, per la popolazione ma anche per le infrastrutture. Queste misure di protezione sono molto costose: bisognerà dunque prevedere dei finanziamenti specifici.

Chiediamo quindi un aumento del fondo tecnologico riservando una parte per finanziare misure di protezione contro i rischi del cambiamento climatico, adattando di conseguenza anche l'articolo di legge.

Art. 37

Sosteniamo la promozione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici negli edifici con più unità abitative, nelle aziende e nei parcheggi pubblici.

Auspichiamo un coinvolgimento dei Cantoni nella fase iniziale di elaborazione del programma di incentivazione.

Art. 37a Trasporto ferroviario transfrontaliero di persone a lunga distanza

Non condividiamo completamente l'approccio nell'ambito dei trasporti transfrontalieri, dove l'offerta regionale e "non ferroviaria" risulta mancante nonostante il grande impatto e il potenziale di riduzione di CO₂. Nel rapporto esplicativo, al secondo paragrafo del cap. 3.4.1 figura l'affermazione "Gli aiuti finanziari devono essere strutturati in modo tale che i mezzi siano impiegati nel modo più efficiente possibile alla luce degli obiettivi e dello scopo della legge sul CO₂ [...]."

Non comprendiamo perché ci si limiti da una parte al vettore ferroviario e, dall'altra, al trasporto di persone a lunga distanza. Riteniamo che non solo nella nostra regione bensì anche in altri contesti transfrontalieri (Ginevra, Basilea, Svizzera orientale) il grande potenziale ancora non sufficientemente sfruttato risieda negli spostamenti regolari dei pendolari frontaliere, che per lo più si spostano ricorrendo all'automobile. Con riferimento alle emissioni di CO₂ nutriamo quindi dei dubbi che mettere l'accento esclusivamente sugli spostamenti a lunga distanza sia la strategia vincente. Un'analisi dettagliata inerente all'efficacia della misura proposta sarebbe opportuna e, su questa base, la valutazione di incentivi finanziari anche per il trasporto pubblico regionale transfrontaliero – ferroviario, con autobus e battelli. Contrariamente a quanto esposto, almeno per quanto riguarda la situazione tra Ticino e Italia, è errata l'affermazione generale che i trasporti regionali e locali transfrontalieri siano già fortemente sovvenzionati da altre fonti.

Per il trasporto ferroviario internazionale a lunga distanza, a nostro avviso non è sufficiente tenere in considerazione i tempi di viaggio, un orario cadenzato e materiale rotabile confortevole, ma è altresì importante ridurre in modo deciso gli ostacoli di accesso al sistema che rappresentano un deterrente all'utilizzo del trasporto pubblico. Ci limitiamo a citare l'acquisto difficoltoso dei titoli di trasporto per i treni EuroCity e la prenotazione obbligatoria, che comporta un sovrapprezzo, anche su tratte all'estero molto corte (ad es. tra la Svizzera e Como).

Legge federale del 21 giugno 1996 sull'imposizione degli oli minerali

abrogazione art. 18 cpv. 1 bis

La soppressione del rimborso dell'imposta sugli oli minerali alle imprese del trasporto pubblico di linea in concessione comporta oneri finanziari supplementari importanti – e a nostro avviso in gran parte inevitabili – già nel breve-medio termine. In un contesto dato, ad esempio con parchi veicoli (autobus a diesel) recenti, è irrealistico pensare che l'eliminazione del ristorno in oggetto possa accelerare la conversione.

Le nuove soluzioni devono innanzitutto essere fattibili e finanziariamente sopportabili. Una conversione completa, soprattutto pensando alle linee regionali e alle zone periferiche, richiederà molti anni. Il passaggio dovrà avvenire senza ricorrere ad ammortamenti straordinari dei parchi veicoli esistenti. Ciò non solo per motivi finanziari ma anche ambientali, considerato che la sostituzione di autobus ancora efficienti prima della durata prevista per il loro impiego comporta effetti ambientali negativi in una valutazione complessiva.

Condividiamo il principio dell'abrogazione ma auspichiamo un procedimento in due tappe come previsto nella modifica di legge bocciata in votazione popolare: dapprima nel traffico locale e solo successivamente in quello regionale di viaggiatori (TRV) che include le linee periferiche e di montagna. A nostro avviso nel TRV non è realistico pensare ad un'accelerazione della conversione di linee su gomma a modalità di propulsione ecologiche (bus elettrici o ad idrogeno) senza un importante incremento degli oneri a carico degli enti finanziatori di queste prestazioni – Confederazione, Cantoni e Comuni. La quantità di queste prestazioni e quindi il servizio stesso potrebbero essere messi in questione, ciò che sarebbe controproducente perché potrebbe modificare la ripartizione modale a sfavore del trasporto pubblico. Siamo convinti che anche nelle regioni periferiche l'offerta di trasporto pubblico debba rimanere garantita e a costi sostenibili. Questo, nostro malgrado, sarà possibile solo se le flotte di autobus attualmente in dotazione presso le imprese di trasporto potranno essere utilizzate fino al loro completo ammortamento. Chiediamo pertanto di tornare alla proposta precedente e di prevedere l'eliminazione dei ristorni in oggetto – al più presto – dal 2026 nel traffico locale e dal 2030 nel TRV, quindi in maniera graduale. Questo dovrà essere eseguito in funzione della disponibilità di veicoli con trazioni alternative, in grado di soddisfare tecnicamente le particolari condizioni topografiche e meteorologiche delle regioni discoste e di montagna.

In conclusione cogliamo anche l'occasione per segnalare la necessità di una maggiore cura nelle traduzioni anche per quanto riguarda i contenuti.

Vogliate gradire, gentili signore ed egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente



Manuele Bertoli

Il Cancelliere



Arnaldo Coduri

Copia a:

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Dipartimento finanze ed economia (dfe-dir@ti.ch)
- Divisione dell'ambiente (dt-da@ti.ch)
- Sezione protezione aria, acqua e suolo (dt-spaas@ti.ch)
- Sezione della circolazione (di-sc@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Ufficio dell'energia (dfe-energia@ti.ch)
- Delegato cantonale per l'aviazione civile (paride.paglia@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet