

# **Executive Summary**

dello studio:

## **“Centesimo per il clima” o difesa del clima?**

**Una nuova tassa introdotta dall’Unione Petrolifera rischia di compromettere l’attuazione di una politica efficace in merito alle emissioni di CO<sub>2</sub>**

**Dr. Rudolf Rechsteiner**

**Su incarico del WWF Svizzera**

© Rudolf Rechsteiner / WWF Svizzera, Basilea/Zurigo, novembre 2003

È possibile scaricare da Internet la versione integrale dello studio, all’indirizzo

[www.wwf.ch/Klimarappen](http://www.wwf.ch/Klimarappen).

Il presente studio è stato condotto su incarico del WWF Svizzera. La responsabilità del suo contenuto ricade sull’autore. Le valutazioni e i suggerimenti in esso formulati non coincidono necessariamente con quelli del committente.

## **Obiettivi della politica climatica svizzera**

1.) Ratificando il Protocollo di Kyoto, la Svizzera si è impegnata a ridurre dell'8% le emissioni di sei diversi tipi di gas serra<sup>1</sup>. L'attuazione degli obiettivi stabiliti nel Protocollo è affidata principalmente alla Legge sul CO<sub>2</sub>, che dispone una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> legate al consumo energetico da 41,08 milioni di tonnellate (1990) a 36,97 milioni di tonnellate (2010).

2.) La Legge sul CO<sub>2</sub> è concepita per agire su più fronti: oltre alle concentrazioni di CO<sub>2</sub>, mira infatti a ridurre le sostanze nocive per l'aria, l'inquinamento acustico, la quantità di rifiuti prodotti, gli incidenti stradali, il deturpamento del paesaggio, i danni alla salute e ai raccolti (i cosiddetti benefici secondari).

Rientrano inoltre tra gli obiettivi della legge la riduzione della dipendenza dall'estero e del consumo di risorse, così come l'incremento dell'efficienza energetica e del valore aggiunto a livello nazionale. L'insourcing di costi esterni senza incidere sulle spese pubbliche, reso possibile dalla tassa sul CO<sub>2</sub>, dovrebbe incrementare la competitività delle energie rinnovabili e sostenere l'innovazione.

In occasione delle consultazioni elettorali (2000, 2001) in cui la popolazione è stata chiamata a scegliere la tassa sull'energia più idonea tra diverse varianti, i rappresentanti di tutti i partiti politici e dell'economia si sono prodigati per propagandare la Legge sul CO<sub>2</sub>, con la molteplicità di implicazioni che la caratterizza.

3.) La Legge sul CO<sub>2</sub> è entrata in vigore a maggio del 2000. Nonostante i provvedimenti volontari, finora non è stata conseguita alcuna sostanziale riduzione delle concentrazioni di CO<sub>2</sub>.

a. Il divario rispetto agli obiettivi in materia di gas serra fissati dal Protocollo di Kyoto nel 1990 è aumentato, passando da 4,2 a 4,6 milioni di tonnellate (il valore aumenta ulteriormente se si tiene conto anche dei carburanti gassosi).

b. Il divario rispetto a quanto previsto dalla Legge sul CO<sub>2</sub> (obiettivo prefissato: -4,1 milioni di tonnellate) si è ridotto di 0,28 mio. t, passando da 4,1 a 3,83 mio. t (-0,7 % rispetto alle emissioni di CO<sub>2</sub> del 1990).

c. Nel settore dei carburanti (obiettivo prefissato: riduzione dell'8% sulle emissioni di CO<sub>2</sub>) il divario è aumentato di 1,02 milioni di tonnellate, passando da 1,24 a 2,26 mio. t (+ 6,6 % rispetto alle emissioni del 1990).

---

<sup>1</sup> Biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>), ossido di azoto (N<sub>2</sub>O), idrofluorocarburi parzialmente alogenati (HCFC), idrocarburi perfluorati (PFC), esafluoruro di zolfo (SF<sub>6</sub>)

d. Per quanto concerne i combustibili (obiettivo: -15% di CO<sub>2</sub>), il divario si è ridotto di 1,3 milioni di tonnellate, passando da 3,84 a 2,54 mio. t (-5,1% rispetto alle emissioni di CO<sub>2</sub> del 1990).

4.) L'entità delle riduzioni annue da conseguire per la durata residua del primo periodo di osservanza del Protocollo (1990-2010) è quindi più che raddoppiata, passando da 0,2 (1990) a 0,48 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> (2002).

Se non si introduce un'adeguata tassa sul CO<sub>2</sub>, non sarà possibile raggiungere l'obiettivo stabilito; lo confermano anche le nuove indagini condotte dal CEPE<sup>2</sup> e dall'AIE<sup>3</sup>. Ogni ulteriore indugio non può che accrescere l'entità dei provvedimenti necessari.

### **La proposta del “centesimo per il clima” formulata dall'Unione Petrolifera**

5.) Nell'autunno del 2002 l'Unione Petrolifera ha proposto l'iniziativa del “centesimo per il clima” come alternativa alla tassa sul CO<sub>2</sub>, che non è ancora entrata in vigore. Sono in corso trattative con l'UFAFP in tal senso.

*«La finalità del “centesimo per il clima” è quella di contribuire, in modo concreto ma per quanto possibile non oneroso, al raggiungimento degli obiettivi prefissati dalla Legge sul CO<sub>2</sub> in relazione al settore dei carburanti. L'iniziativa consiste nell'applicare una tassa di un centesimo su ogni litro di benzina e gasolio; gli introiti derivanti da tale tassa vengono versati a una fondazione che ha il compito di colmare il divario ancora esistente rispetto all'obiettivo prefissato per il settore dei carburanti. Nel periodo 2004–2012 la tassa determinerà entrate pari a 585 milioni di CHF (65 milioni di CHF all'anno), di cui 180 milioni verranno impiegati per acquistare all'estero certificati di emissione previsti dal Protocollo di Kyoto. In questo modo, considerato che per ogni tonnellata di CO<sub>2</sub> i costi di produzione ammontano a 18 CHF, sarà possibile colmare l'intero divario di 10 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> [2 mio. t/a]. 385 milioni di CHF verranno impiegati in provvedimenti volti a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> nell'ambito del traffico stradale sul territorio svizzero. La fondazione preposta alla gestione degli introiti derivanti dal “centesimo per il clima” impiegherà quindi due terzi delle risorse in Svizzera e un terzo all'estero. Anche se solo il 20% delle riduzioni di CO<sub>2</sub> sarebbe conseguito sul territorio svizzero, l'iniziativa, abbinata ad altri provvedimenti, consentirebbe comunque di colmare*

---

<sup>2</sup> Centre for Energy Policy and Economics dell'ETH

<sup>3</sup> Agenzia Internazionale dell'Energia

*internamente il 70% del divario ancora esistente per quanto riguarda il settore dei carburanti. L'introduzione di una tassa sul CO<sub>2</sub> per i carburanti è quindi superflua.»<sup>4</sup>*

6.) La Legge sul CO<sub>2</sub> stabilisce obiettivi precisi per ridurre le emissioni nei settori dei combustibili e dei carburanti. In base al modello dell'Unione Petrolifera, nel settore dei carburanti le emissioni di CO<sub>2</sub> non devono essere ridotte, ma anzi tendono ad aumentare rispetto ai valori del 1990. Più è ampio il deficit attuativo a livello nazionale, maggiore è il numero di certificati di emissione acquistati all'estero. Per fare da contrappeso all'ampio ricorso alla complementarità<sup>5</sup>, vengono spacciati per contributi funzionali all'attuazione della politica climatica i provvedimenti più disparati, come ad esempio la TTPCP, la NFTA, il CarSharing o il programma EcoDrive. Il "centesimo per il clima" non parla di una riduzione dei livelli di CO<sub>2</sub> sul territorio nazionale, ma solo di "provvedimenti interni"<sup>6</sup>. Questa scelta terminologica sottende un'interpretazione fuorviante della Legge sul CO<sub>2</sub>, e di fatto la invalida.

7.) In queste circostanze non è più possibile misurare in modo metodico la riduzione dei livelli di CO<sub>2</sub> sul territorio nazionale (definita "domestic action" nel Protocollo di Kyoto). Lo ammette la stessa Unione Petrolifera: *«Non è possibile dimostrare in modo inequivocabile che i provvedimenti attuati sul territorio nazionale consentono di conseguire buona parte degli obiettivi prefissati per il settore dei carburanti»*.<sup>7</sup>

8.) In relazione al contenuto, alla qualità e al controllo dei certificati e dell'etanolo importato, i promotori del "centesimo per il clima" si esprimono con un certo riserbo. Essi vorrebbero acquistare i certificati sul mercato libero, in modo da beneficiare di condizioni più vantaggiose. Il Consiglio federale non ha ancora approvato i criteri per il computo dei certificati esteri.

9.) Di fatto, nei Paesi stranieri (in particolare nell'Europa orientale) vengono attualmente offerte grandi quantità di certificati di emissione, che però non hanno nulla a che vedere con un'effettiva riduzione dei livelli di biossido di carbonio a seguito dell'entrata in vigore della Legge sul CO<sub>2</sub>. Tali certificati non soddisfano il criterio dell'addizionalità ambientale<sup>8</sup>.

---

<sup>4</sup> Unione Petrolifera 2003a, pag. 1

<sup>5</sup> È possibile operare una distinzione tra i provvedimenti per ridurre i livelli di CO<sub>2</sub> sul territorio nazionale e all'estero. In base al Protocollo di Kyoto e ai messaggi del Consiglio federale relativi al Protocollo e alla Legge sul CO<sub>2</sub>, i provvedimenti attuati all'estero dovrebbero avere solo carattere integrativo. La quota dei provvedimenti realizzati all'estero viene definita "complementarità", e finora non è stata regolamentata dal punto di vista quantitativo.

<sup>6</sup> Unione Petrolifera 2002, pagg. 4, 14, 15

<sup>7</sup> Unione Petrolifera 2002, pag. 22

<sup>8</sup> Già solo gli Stati fondati in seguito alla disgregazione dell'Unione Sovietica dispongono di riduzioni negoziabili delle emissioni pari a 1,4 miliardi di tonnellate di CO<sub>2</sub> ("Hot Air"), sufficienti in termini matematici a coprire 325 volte il carico di riduzioni della Svizzera, senza tuttavia produrre risultati significativi a livello di politica ambientale.

## **Il “centesimo per il clima” in conflitto con la legislazione vigente**

10.) In base al progetto stilato dall’Unione Petrolifera, le emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dal traffico stradale non diminuiranno rispetto al 1990, bensì aumenteranno. In questo senso il “centesimo per il clima” viola sia la Legge sul CO<sub>2</sub> che il principio di complementarità sancito dal Protocollo di Kyoto.

11.) La Legge sul CO<sub>2</sub> dispone che i provvedimenti in Paesi stranieri previsti dal Protocollo di Kyoto siano attuati solo a integrazione delle riduzioni dei livelli di CO<sub>2</sub> sul territorio nazionale. Tali provvedimenti non possono in alcun modo avallare un rinvio della tassa sul CO<sub>2</sub>. Nel messaggio relativo al Protocollo di Kyoto il Consiglio federale ha indicato i gruppi che ritiene legittimati all’acquisto dei certificati:

Le “grandi aziende, le categorie di consumatori e le aziende con un elevato consumo energetico” che “si impegnano a ridurre le proprie emissioni di CO<sub>2</sub>” possono ricorrere a certificati di emissione esteri a integrazione dei provvedimenti attuati internamente.

12.) In base alla Legge sul CO<sub>2</sub>, le aziende o le categorie di consumatori che si impegnano a limitare le proprie emissioni<sup>9</sup> di CO<sub>2</sub> possono partecipare liberamente al commercio delle emissioni. L’Unione Petrolifera non è un’azienda o una categoria di consumatori ai sensi della Legge, in quanto non pianifica e non attua in prima persona provvedimenti a integrazione dei quali sia giustificato l’acquisto dei certificati.

13.) Nel messaggio relativo alla Legge sul CO<sub>2</sub> il Consiglio federale ha definito le circostanze in cui un aumento delle emissioni di biossido di carbonio da parte di un’azienda è ritenuto accettabile:

Un aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub> viene considerato accettabile, “in casi estremi”, per le aziende con un elevato consumo energetico che “hanno sfruttato ampiamente le possibilità di riduzione esistenti”. Solo se “nell’ambito della pianificazione dei provvedimenti si dimostra che al momento non è più possibile conseguire riduzioni significative delle emissioni di CO<sub>2</sub> a costi ragionevoli, l’obiettivo prefissato per le aziende in questione può prevedere una stabilizzazione o, in casi estremi, un incremento di tali emissioni.”

Analogamente, per il settore dei carburanti la mancata riduzione o l’incremento delle emissioni di CO<sub>2</sub> sono ammessi esclusivamente quando “*non sia più possibile conseguire riduzioni significative a costi ragionevoli*”. Fino a questo momento non è stata conseguita alcuna riduzione in questo settore. La Svizzera non regge il paragone con i Paesi confinanti:

---

<sup>9</sup> Legge sul CO<sub>2</sub>, art. 2, comma 7: “Nel computo delle emissioni di CO<sub>2</sub> ai sensi della presente Legge, il Consiglio federale può tenere adeguatamente conto delle diminuzioni delle emissioni conseguite all’estero e finanziate dalla Svizzera o da imprese con sede in Svizzera.”

- Aliquote d'imposta su oli combustibili, benzina e corrente elettrica più basse rispetto a tutti gli altri Paesi europei
- Mancanza di disposizioni vincolanti sui consumi
- Mancata attuazione di un programma coerente di promozione delle energie rinnovabili che copra l'intero Paese

L'Unione Petrolifera non intende contribuire fattivamente alla riduzione dei livelli di CO<sub>2</sub>, né risponde ai requisiti per essere esentata dalla tassa sul CO<sub>2</sub>. Il "centesimo per il clima" mira fondamentalmente a ostacolare le iniziative efficaci.

14.) Per legittimare il "centesimo per il clima" se ne adduce la supposta "volontarietà". Dal punto di vista dei consumatori, tuttavia, questa iniziativa rappresenta solo una nuova tassa obbligatoria, e non è affatto volontaria: non possono ricorrere a un referendum per abrogarla, né decidere al distributore di benzina se aderire a questa iniziativa o a un'altra (ad esempio la diffusione del riscaldamento a legna e dei collettori solari).

Il "centesimo per il clima" manca del fondamento giuridico per poter essere considerato una tassa obbligatoria. Paradossalmente, quei gruppi di interessi che, organizzando una campagna costata diversi milioni, si sono tenacemente opposti ai tentativi di introdurre tasse di incentivazione e tasse a destinazione vincolata, ora chiedono l'introduzione di una tassa obbligatoria proprio sulla base di accordi di carattere privato. Da un punto di vista politico e giuridico, questo modo di procedere è inaccettabile. Il "centesimo per il clima" è anticostituzionale.

15.) Anche l'Ufficio federale di giustizia condivide questa opinione: *«Se l'applicazione del "centesimo per il clima" e la destinazione degli introiti, nonché l'obbligo di riscossione e l'importo della tassa, fossero regolati contrattualmente tra la Confederazione e i produttori e/o importatori», l'iniziativa sarebbe una sorta di «tassa contrattuale».*

*«Un simile accordo sarebbe riconducibile a un regime di legislazione contrattuale che è tanto incostituzionale quanto antidemocratico»,* dichiara l'Ufficio federale di giustizia.

Effettivamente, l'Unione Petrolifera aspira ad accordarsi con l'UFAFP per la gestione del "centesimo per il clima". Le autorità ambientali dovrebbero persino far parte degli organi della fondazione, ma in questo modo si troverebbero anch'esse invischiate in una posizione di compromettente dipendenza nei confronti degli importatori privati di petrolio.

## **Il “centesimo per il clima” in conflitto con le regole dell’Unione Europea**

16.) Il Consiglio federale persegue la finalità dichiarata di partecipare anche al commercio delle emissioni dell’Unione Europea. Il “centesimo per il clima” rischia di compromettere il raggiungimento di questo obiettivo.

a. In base alla proposta della Commissione Europea, la misura di riferimento per il computo delle riduzioni dei livelli di CO<sub>2</sub> sul territorio nazionale e all’estero è l’emissione di base registrata nel 1990 e/o il divario da colmare entro il 2010, in ogni caso non la “baseline” definita dall’Unione Petrolifera (somma di tutti i deficit attuativi).

b. La Commissione Europea richiede ai Paesi membri il rispetto del principio di complementarità in base al quale almeno il 75% delle riduzioni di CO<sub>2</sub> deve essere conseguito all’interno del proprio Paese (soglia di attenzione). Qualora le riduzioni di CO<sub>2</sub> sul territorio nazionale dovessero scendere sotto il 66,6% del valore stabilito nel 1990 (soglia di intervento), si rischia di incorrere nel mancato riconoscimento dei certificati di emissione acquistati in eccesso.

Se la Svizzera desidera prendere parte al commercio europeo delle emissioni, deve necessariamente adeguarsi alle regole imposte dall’UE. Con il “centesimo per il clima” si troverebbe invece al di sotto del livello richiesto dall’UE.

## **Dinamica interna negativa e perdite a livello di efficienza**

17.) Il “centesimo per il clima” impedisce l’insourcing dei costi esterni, bloccando la strategia inaugurata con gli incentivi sui prezzi. In relazione all’efficacia degli incentivi, questa iniziativa ha un valore meramente simbolico.

18.) I 70 milioni di CHF riscossi ogni anno, tuttavia, non sono affatto simbolici: è una cifra superiore a quanto abbia mai avuto a disposizione il programma SvizzeraEnergia. Quando un cartello privato senza alcun tipo di controllo democratico ha la possibilità di ridistribuire somme di tale portata per interventi di sostegno, esiste un forte rischio di allocazioni arbitrarie e clientelismo, per cui non vengono realizzati i provvedimenti più efficaci, bensì quelli più opportuni, che sono stati sottoposti alle verifiche necessarie.

19.) Uno dei principali argomenti addotti a sfavore della tassa sul CO<sub>2</sub> è rappresentato dai costi. In realtà, il “centesimo per il clima” grava sui consumatori più della tassa sul CO<sub>2</sub>, che non incide sulle spese pubbliche.

20.) Contrariamente a quanto si creda, le riduzioni dei livelli di CO<sub>2</sub> con i costi di gran lunga più contenuti si ottengono con l’adozione di provvedimenti interni. Il risanamento di vecchi edifici, ad esempio, si rivela redditizio nella maggior parte dei casi. Nell’ambito dei trasporti è possibile

ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> e al contempo risparmiare utilizzando veicoli a basso consumo: una tonnellata di CO<sub>2</sub> in meno corrisponde a un risparmio di carburante pari a 208 CHF al netto delle tasse, o 562 CHF inclusa l'imposta sugli oli minerali.

21.) Le tasse d'incentivazione sono più efficaci rispetto ai provvedimenti di sostegno senza incentivi sui prezzi: la prospettiva di spendere meno induce a ridurre le emissioni in tutti i modi possibili. Inoltre, in questo modo si lanciano continuamente impulsi a migliorare e rinnovare le tecnologie tradizionali.

22.) Il miglioramento dell'efficienza energetica è un obiettivo realizzabile a livello locale, e dipende da una molteplicità di singole decisioni. È eccessivo pretendere che lo Stato o una fondazione privata sfrutti questi potenziali mediante una strategia di promozione. Le promozioni hanno senso esclusivamente in relazione a veri e propri incentivi sui prezzi. Solo agendo sui prezzi è possibile innescare meccanismi di sicuro effetto.

23.) La mancata applicazione della tassa sul CO<sub>2</sub> pone un freno ai provvedimenti volontari, che in diversi casi sono stati attuati proprio al fine di ottenere in seguito un'esenzione da tale tassa. Senza questa tassa sui carburanti non è nemmeno possibile introdurre un incentivo sui prezzi dei combustibili.

24.) Se la *domestic action* perde terreno, le emissioni di gas serra continueranno a salire. Tuttavia in questo modo, nell'ottica del "centesimo per il clima", aumenterà anche la richiesta di certificati. L'acquisto di nuovi certificati ridurrà a sua volta il budget disponibile per i provvedimenti interni, e i deficit attuativi aumenteranno, creando un circolo vizioso.

25.) Il Consiglio federale ha invitato le famiglie e le aziende ad attuare riduzioni volontarie delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Il ritardo nell'introduzione della tassa sul CO<sub>2</sub> penalizza questi investitori sensibili alle problematiche ecologiche, determinando un senso di sfiducia nei confronti dell'economia.

26.) Se la tassa sul CO<sub>2</sub> viene sospesa, le ingenti entrate fiscali legate all'afflusso di turisti che vengono in Svizzera per fare benzina non registreranno per il momento alcun calo. Nello stesso tempo, tuttavia, il deficit del nostro Paese in relazione alle emissioni di CO<sub>2</sub> aumenterà. I Paesi limitrofi introdurranno misure di ritorsione, come è avvenuto in Lombardia, e nel medio termine la Svizzera subirà perdite fiscali più ingenti rispetto a quelle che avrebbe comportato l'introduzione di una tassa sul CO<sub>2</sub> con differenze di prezzo più contenute nelle zone di confine.

27.) Con il "centesimo per il clima" la quantità dei certificati di emissione acquistati non solo viene estesa ben oltre il limite massimo previsto dalle disposizioni di legge, ma viene accreditata esclusivamente al settore dei carburanti. In questo modo le industrie di esportazione non hanno

la possibilità di contribuire alla riduzione delle emissioni attraverso i certificati, qualora le misure adottate internamente non siano sufficienti.

28.) Il rinvio della tassa sul CO<sub>2</sub> non consente la realizzazione di una serie di effetti positivi a livello sociale e sanitario (benefici secondari):

- a. Nel settore dei carburanti non si consegue l'auspicata riduzione dell'inquinamento atmosferico, degli incidenti stradali e dei relativi costi, dell'impatto causato dalla costruzione delle strade ecc.; non viene incentivata in alcun modo la produzione di veicoli ecocompatibili.
- b. Nel settore dei combustibili mancano incentivi per le ristrutturazioni, per migliorare il comfort abitativo degli immobili, per l'utilizzo delle energie rinnovabili, per la difesa dall'inquinamento acustico ecc.
- c. A ciò si aggiungono le perdite in termini di benefici economici secondari: non si crea quel valore aggiunto che potrebbe derivare dalla nascita di nuovi settori specializzati in misure antinquinamento, non si sostiene il progresso tecnologico con la creazione di un mercato interno per l'efficienza energetica e le energie rinnovabili, non si risparmia sui costi migliorando l'efficienza energetica.
- d. Ogni anno di ritardo nell'introduzione della tassa d'incentivazione sul CO<sub>2</sub> determina un incremento dell'aliquota pari al 17% circa, senza generare utili aggiuntivi.

### **Rischi dei meccanismi flessibili all'estero**

29.) Depongono a favore dell'attuazione di provvedimenti all'estero il potenziale offerto dai Paesi stranieri (efficienza energetica, energie rinnovabili, tutela dei fattori naturali che contribuiscono a diminuire le concentrazioni di CO<sub>2</sub>, come ad esempio le foreste tropicali). A ciò si aggiungono la possibilità di esportare tecnologie e gli effetti di moltiplicatore economico (domanda di manodopera qualificata, capitali, tecnica ecc.).

30.) L'Amministrazione federale indica alcuni limiti istituzionali insiti nei meccanismi flessibili:

- Limiti nelle capacità di pianificare e realizzare, a livello personale e istituzionale, i progetti JI e CDM, in particolare nei Paesi destinatari
- Tempi di attesa lunghi per i progetti ("almeno quattro anni")
- Ritardi dovuti alla mancanza di incentivi per l'economia privata, ascrivibili agli ingenti rischi d'investimento
- Burocratizzazione dei provvedimenti: la realizzazione di un sistema di registrazione delle emissioni, le cosiddette "baseline", e il controllo dei criteri di computo richiedono un notevole apparato amministrativo e comportano considerevoli costi di transazione

31.) I resoconti relativi ai meccanismi flessibili riferiscono di “costi dei progetti in continuo aumento” e di risultati “peggiori del previsto” nelle riduzioni dei livelli di CO<sub>2</sub><sup>10</sup>.

32.) Il bilancio ambientale ed energetico dell’etanolo prodotto su scala industriale è spesso negativo. L’elevato impiego di energia fa sì che emissioni di CO<sub>2</sub> così elevate vengano “esportate” in Paesi che non hanno sottoscritto il Protocollo di Kyoto.

33.) L’acquisto dei certificati e l’importazione di etanolo determinano prevalentemente la creazione di valore aggiunto all’estero, mentre gli investitori svizzeri nel campo dell’efficienza energetica e delle energie rinnovabili restano a mani vuote. Il blocco della tassa sul CO<sub>2</sub> non fa presagire un miglioramento della situazione generale in Svizzera, quindi lo stallo della politica energetica continuerà.

### **Suggerimenti**

34.) È possibile attuare una politica climatica e ambientale coerente solo se si conseguono riduzioni sostanziali delle emissioni di CO<sub>2</sub> sul territorio nazionale.

35.) La tassa sul CO<sub>2</sub>, una volta introdotta, dovrebbe ammontare dal 1° luglio 2004 ad almeno 30 centesimi al litro per quanto riguarda il settore dei carburanti. Nel settore dei combustibili è sufficiente un importo minimo di 20 centesimi al litro.

Se non si dovessero registrare le riduzioni nelle emissioni di CO<sub>2</sub> auspiccate dalla Legge, la tassa dovrebbe essere incrementata ogni anno, a partire al più tardi dal 2007, di altri 8-10 centesimi al litro, fino a raggiungere il limite massimo previsto dalla Legge.

36.) In relazione ai meccanismi flessibili si propone di procedere nel seguente modo:

1. La quota dei meccanismi flessibili viene limitata sulla base del divario rispetto agli obiettivi registrato nel 1990, come avviene nell’Unione Europea (supplementarità).
2. Per il momento, i meccanismi flessibili all’estero devono essere utilizzati per coprire al massimo il 10% del divario rispetto agli obiettivi registrato nel 1990.
3. In fase di verifica e di computo dei provvedimenti attuati all’estero ad opera di istanze indipendenti occorre dimostrare che le riduzioni dei livelli di CO<sub>2</sub> nel Paese straniero sono rigorose quanto quelle conseguite nel proprio Paese, che si tratta cioè di riduzioni effettive (addizionalità), basate su progetti, che non si tratta di “Hot Air”, e che vengono garantite addizionalità ambientale ed efficienza in termini di costi.<sup>11</sup>

---

10 I costi relativi ai progetti JI realizzati raggiungono la quota di 80 \$ per ogni tonnellata di CO<sub>2</sub> in meno, i progetti pilota svizzeri in Bulgaria e Romania continuano a registrare costi più elevati rispetto a quanto preventivato dall’Unione Petrolifera.

11 Oppure, per usare le parole della proposta dell’Unione Europea: «Verification encompasses

i) validation of a JI project: an assessment that a specific project under Art. 6 KP meets the requirements laid down in the guidelines for JI, in the Kyoto Protocol and in the UNFCCC; and

4. La quota del 10% può essere portata al massimo al 25-33% in un momento successivo,
- se è necessario per consentire alla Svizzera di far fronte agli impegni assunti con la Legge sul CO<sub>2</sub>,
  - se si è dimostrato che i provvedimenti attuati all'estero soddisfano i criteri stabiliti, e da ultimo
  - se si è dimostrato che i provvedimenti di natura economica sul territorio nazionale sono stati attuati nei limiti del possibile.

37.) Se il deficit del settore dei carburanti permane, si può valutare l'ipotesi di una compensazione con le riduzioni di CO<sub>2</sub> in esubero conseguite nel settore dei combustibili, a condizione che vengano rispettati alcuni vincoli:

- a. Deve essere garantito il raggiungimento degli obiettivi per entrambi i settori.
- b. Le aliquote applicate nel settore dei carburanti devono essere nettamente superiori a quelle applicate nel settore dei combustibili.
- c. A titolo di compensazione per i soggetti del settore dei combustibili coinvolti, le maggiorazioni applicate sui carburanti verranno impiegate per promuovere il finanziamento di edifici conformi allo standard MINERGIE o ristrutturazioni di vecchi edifici.

Considerando la redditività dei provvedimenti attuati nel settore dei combustibili, questo procedimento dovrebbe rivelarsi altamente efficace.

38.) In una prospettiva ecologica, tra i progetti da attuare all'estero è opportuno privilegiare quelli finalizzati allo smantellamento delle infrastrutture per lo sfruttamento di combustibili fossili a favore delle energie rinnovabili e di una maggiore efficienza energetica, che nel contempo promuovano l'introduzione di nuove tecnologie nei Paesi destinatari. I provvedimenti devono essere corredati da rapporti sull'impatto ambientale e pubblicazioni relative ai controlli dei risultati conseguiti.

39.) La Svizzera è tenuta ad attuare i progetti maggiormente validi da un punto di vista ecologico ed economico, sia sul proprio territorio che all'estero.

40.) I provvedimenti di sostegno sul territorio nazionale sono opportuni solo se integrano la tassa sul CO<sub>2</sub>. A questo scopo è necessario un fondamento giuridico, ad esempio nella Legge sull'energia.

Tali provvedimenti devono essere finanziati facendo ricadere i costi sui reali responsabili delle emissioni inquinanti e necessitano di un decreto federale sancibile da un referendum. L'impiego delle risorse deve essere sottoposto a un controllo democratico e di diritto pubblico.

---

ii) certification of emission reductions: an assessment of how many additional, real, measurable and long-term emission reductions have resulted from the JI project.»