

# «La legge arriva proprio al momento giusto»

La nuova legge sul CO<sub>2</sub> sarà sottoposta a votazione popolare nel giugno prossimo. In un'intervista al Touring, la ministra dei trasporti Simonetta Sommaruga prende posizione sull'elettromobilità e sulla rete di ricarica. →

INTERVISTA DINO NODARI | FOTO BEAT MUMENTHALER



**L'elettromobilità è in pieno boom, gli appartamenti e le case si riscaldano sempre meno con gasolio e gas e, a causa della pandemia, i voli sono ridotti al minimo. C'è ancora bisogno di una revisione della legge sul CO<sub>2</sub>?**

Simonetta Sommaruga: Sì, la legge è necessaria, anche se i progressi fatti nella mobilità e nel riscaldamento sono incoraggianti. Ma, le emissioni di CO<sub>2</sub> devono diminuire più nettamente se vogliamo raggiungere i nostri obiettivi climatici. E per farlo, la legge sul CO<sub>2</sub> non si basa su divieti, bensì su incentivi finanziari, investimenti nella protezione del clima e nel progresso tecnologico. Una strategia che ci farà andare avanti.

**Per taluni la nuova legge non è abbastanza incisiva, per altri invece si è voluto esagerare provocando confusione e troppi costi. In definitiva, la nuova legge non è riuscita a essere un buon compromesso perché fa poco per aiutare il clima e colpisce il portafoglio dei cittadini?**

No. Tale legge protegge l'ambiente perché riduce significativamente le emissioni di CO<sub>2</sub>. Allo stesso tempo, la legge è equa e socialmente responsabile. Le famiglie in particolare beneficiano del fatto che la maggior parte dei prelievi sono distribuiti su tutta la popolazione. Nel 2030 una famiglia di quattro persone che vola in Europa una volta all'anno per ferie, ha un'auto a benzina e riscalda con il gasolio pagherà in media 100 franchi in più all'anno rispetto ad ora. Questi 100 fr. però può evitare di spenderli. Se nei prossimi anni non riscalda più con il gasolio, passa a un'auto elettrica e non vola per un anno, pagherà meno o, a conti fatti, niente. Quindi la protezione del clima crea benefici non solo all'ambiente, ma pure al portafoglio.

### **Questa legge – soprattutto in un periodo di crisi globale – è sensata dal punto di vista finanziario?**

La legge arriva proprio al momento giusto. Se isoliamo le case, sostituiamo i sistemi di riscaldamento e ampliamo le reti di teleriscaldamento, si dà lavoro a numerose PMI come elettricisti, idraulici e anche all'edilizia. In questo modo, in Svizzera verranno creati posti di lavoro, nonostante la pandemia. Questo è il motivo per cui il settore economico sostiene la legge in modo così ampio. L'Associazione svizzera degli impresari costruttori è favorevole, così come CostruzioneSvizzera, ma anche l'industria metalmeccanica ed elettrica, Econonomiesuisse e l'Associazione svizzera dei banchieri. Tutti riconoscono le opportunità che la protezione ambientale apporta alla Svizzera. A chiunque abbia soluzioni rispettose del clima si apre un enorme mercato di vendita. Per questo le nostre aziende si preparano ora, prima che lo facciano i loro concorrenti all'estero. La legge sul CO<sub>2</sub> offre alle aziende condizioni quadro interessanti e sicurezza di pianificazione.

### **Nelle regioni periferiche e rurali, l'auto rimane importante, anche per motivi professionali. La legge ne tiene conto?**

È chiaro a tutti che il piastrista o l'imbianchino non possono andare in bici dai clienti con il materiale e gli attrezzi. E il Consiglio federale è anche consapevole che la popolazione in montagna è più dipendente dalle automobili. Ecco perché la legge non prevede ancora che la tassa sul CO<sub>2</sub> sia riscossa sui carburanti fossili. Tuttavia, per rendere le auto più ecologiche, la legge impone ai concessionari di mettere sul mercato nuove auto che consumino meno benzina. Con nuove auto più

efficienti, il costo della benzina scenderà e ciò andrà a vantaggio di coloro che usano spesso l'auto. La legge tiene quindi conto della popolazione rurale e montana. Ecco perché tale legge è sostenuta anche dall'Associazione dei comuni e dal Gruppo svizzero per le regioni di montagna.

### **Oltre alla tassa sul CO<sub>2</sub>, verranno destinati alla protezione del clima dei fondi che erano previsti per il FOSTRA (Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato), che è stato creato nel 2017 per finanziare le strade. Non pensa che questo cambiamento di destinazione dei fondi vada contro la volontà popolare?**

No. Nei prossimi anni il FOSTRA continuerà ad avere fondi sufficienti per garantire la manutenzione e l'ampliamento della rete stradale nazionale. E le principali fonti di entrate del FOSTRA pagate dagli automobilisti – la sovrattassa sugli oli minerali, l'imposta di circolazione e il contrassegno autostradale – continueranno a essere destinate per il 100% al FOSTRA. Nel fondo per il clima confluisce solo una parte dei proventi della tassa all'importazione di automobili nuove con emissioni di CO<sub>2</sub> che superano i 130 g/km. Questo denaro viene poi utilizzato, per esempio, al finanziamento di strutture di protezione nelle regioni di montagna, che sono particolarmente colpite dal cambiamento climatico.

### **Il TCS ha calcolato che l'impatto della legge per un automobilista medio sarà di ca. 100 franchi all'anno. Quale impatto finanziario si aspetta la Confederazione per gli automobilisti?**

Saranno gli importatori di carburante a decidere se il prezzo della benzina aumenterà a causa della legge. Sono autorizzati a far pagare un

supplemento alla pompa se investono nella protezione del clima. Se gli importatori di carburante aumenteranno effettivamente il prezzo della benzina è dunque una questione aperta e dipende in particolare dai margini di guadagno che vogliono ottenere. In effetti, bisognerebbe chiedere all'industria petrolifera se vuole imporre un ulteriore onere agli automobilisti. Una cosa è certa: se avete un'auto elettrica, non sarete colpiti dal sovrapprezzo dei rivenditori di carburante. E chi ha un'auto efficiente risparmia denaro.

### **Il TCS sostiene la legge sul CO<sub>2</sub>, ma chiede anche misure e incentivi alla Confederazione, ai cantoni e ai comuni, per esempio nell'infrastruttura di ricarica. Affinché sempre più gente possa passare all'elettromobilità, anche gli inquilini e chi parcheggia per strada devono avere la possibilità di ricaricare vicino al proprio domicilio. Cosa ha in mente a questo proposito il Governo federale?**

Sono contenta che il TCS sostenga questa legge – e sono contenta che vada di pari passo con l'ulteriore sviluppo dell'elettromobilità. Nel 2020 abbiamo avuto un boom di auto elettriche e ora dobbiamo assicurarci che l'infrastruttura possa tenere il passo, dunque sono necessarie più stazioni di ricarica. Nella revisione della legge sul CO<sub>2</sub> è previsto un sostegno finanziario per la costruzione di stazioni di ricarica nei condomini e nei complessi residenziali. E con la «Roadmap Electromobility» vogliamo anche aumentare il numero di veicoli elettrici e stazioni di ricarica insieme alle oltre 50 organizzazioni e imprese di diversi settori. Dovrebbe anche diventare più facile fare il pieno di elettricità a casa.

**In futuro dovremo fare a meno di altre cose che amiamo, come per esempio, guidare un'auto?**

No. Ma faremo molte cose in modo più rispettoso del clima. Nel caso delle automobili, per esempio, l'auto elettrica diventerà più popolare. Questo è quello che mi dicono i concessionari d'auto. Dieci anni fa, in Svizzera sono stati immatricolati appena 234 veicoli plug-in. Nel 2020, sono stati 34 204. Tra dieci anni, la grande maggioranza delle nuove auto sarà elettrica. La stessa cosa vale per il riscaldamento: già oggi, quattro famiglie su dieci riscaldano senza CO<sub>2</sub>. In futuro, ci riscalderemo ancora di più con pompe di calore, teleriscaldamento, legno o energia solare al posto dell'olio combustibile. Così la nostra qualità di vita rimarrà alta e nel contempo la nostra vita quotidiana diventerà più rispettosa del clima.

**L'eletromobilità è più costosa, soprattutto all'acquisto. Sono previsti incentivi o esenzioni fiscali come in altri paesi?**

I veicoli elettrici sono già esenti dall'imposta di circolazione. Diversi cantoni sostengono il passaggio con un bonus ambientale o pagano contributi per l'infrastruttura di ricarica. Inoltre, già oggi vari veicoli elettrici sono disponibili per meno di 25 000 franchi. E pure quando si sceglie un veicolo elettrico con costi d'acquisto più elevati, alla fine risulta più vantaggioso grazie al risparmio che si compie durante l'uso rispetto a un'auto a benzina. A conti fatti, quindi, un'elettrica vale la pena. Questo è dimostrato pure dai calcoli del TCS.

**Attualmente la mobilità individuale sta cambiando rapidamente. I veicoli sono sempre più puliti, ma pure più autonomi. La Svizzera è preparata dal punto di**



La consigliera federale Simonetta Sommaruga vuol ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>.

**«Nel 2020 abbiamo avuto un boom di auto elettriche, ora dobbiamo assicurarci che l'infrastruttura possa tenere il passo»**

Simonetta Sommaruga  
consigliera federale e ministra dei trasporti

**vista normativo a questa nuova forma di mobilità?**

In futuro, sarà possibile circolare con un'auto senza dover monitorare sempre la guida. Il compito ora è quello di regolamentare i doveri dei conducenti di auto autonome. Il Consiglio federale propone quindi nuove regole. La consultazione su questa nuova forma di mobilità è attualmente in fase di valutazione.

**Cosa significherebbe un NO dalle urne il 13 giugno?**

Se la nuova legge sul CO<sub>2</sub> venisse respinta sarebbe un'occasione persa per la Svizzera. Non riesco a ricordare nessuna legge di protezione ambientale che abbia mai avuto un sostegno così ampio: gli impresari costruttori, le associazioni ecologiste, il TCS, ma anche i cantoni, l'unione

delle città e l'associazione dei comuni. E in Parlamento, la legge è stata sostenuta da tutti i partiti, tranne l'UDC. Ciò non fa che dimostrare che i tempi per la revisione legislativa siano maturi. Con la legge sul CO<sub>2</sub>, stiamo creando posti di lavoro con un avvenire, e stiamo adempiendo alla nostra responsabilità verso le generazioni future. ♦