

02.073

**Messaggio  
sulla promozione dell'introduzione di carburanti privi  
di zolfo  
(Modifica della legge federale sulla protezione dell'ambiente)**

del 20 settembre 2002

---

Onorevoli presidenti e consiglieri

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, un disegno di modifica della legge federale sulla protezione dell'ambiente.

Contemporaneamente proponiamo di togliere di ruolo l'intervento parlamentare seguente:

2001 M                    00.3462 Introduzione di carburanti privi di zolfo  
(N 15.12.00, Weigelt; S 14.6.01).

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta stima.

20 settembre 2002        In nome del Consiglio federale:

Il presidente della Confederazione, Kaspar Villiger  
La cancelliera della Confederazione, Annemarie Huber-Hotz

---

## Compendio

*La mozione Weigelt del 27 settembre 2000, approvata dal Parlamento, incarica il Consiglio federale di creare le premesse per un approvvigionamento capillare del territorio nazionale con carburanti privi di zolfo.*

*Con il disegno di legge si vuole incoraggiare l'introduzione di carburanti con un tenore di zolfo di 10 ppm o inferiore. Sui carburanti con un tenore di zolfo superiore a 10 ppm sarà prelevata, dal 1° gennaio 2004, una tassa d'incentivazione.*

*I carburanti privi di zolfo sono necessari al funzionamento ottimale delle innovazioni nell'ambito della tecnica motoristica e di depurazione dei gas di scarico. Rispetto ai motori a benzina tradizionali, quello con iniezione diretta consente una diminuzione del consumo di carburante fino al 15 per cento, contribuendo di conseguenza in maniera significativa anche al raggiungimento dell'obiettivo della riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del traffico stradale. Anche per i veicoli con motore a gasolio è necessaria un'ulteriore riduzione delle emissioni di particolati. I carburanti privi di zolfo creano le premesse ottimali per l'introduzione di motori a basso consumo (motori a benzina) e di tecniche innovative per il trattamento dei gas di scarico (motori a benzina e a gasolio).*

*Una tassa d'incentivazione di pochi centesimi al litro prelevata sui carburanti contenenti zolfo dovrebbe essere sufficiente a escludere questi ultimi dal mercato. Le entrate supplementari generate dal prelevamento della tassa d'incentivazione sono praticamente irrilevanti. Eventuali introiti della fase di transizione saranno restituiti alla popolazione. Il calo del consumo di carburanti induce una riduzione delle entrate dell'imposta sugli oli minerali. La tassa sarà aumentata nell'ambito della procedura relativa all'imposta sugli oli minerali e può essere attuata con l'effettivo attuale. Per i Cantoni e i Comuni il progetto non ha ripercussioni finanziarie né conseguenze sull'effettivo del personale.*

*In consultazione il progetto ha suscitato vasti consensi.*

# Messaggio

## 1 Parte generale

### 1.1 Situazione iniziale e motivazione del progetto

La mozione Weigelt (00.3462) del 27 settembre 2000, approvata dal Parlamento, incarica il Consiglio federale di creare le premesse per un approvvigionamento capillare del territorio nazionale con carburanti privi di zolfo. Il presente disegno di legge mira a promuovere l'introduzione di carburanti con un tenore di zolfo di 10 ppm o inferiore. Sui carburanti con tenore di zolfo superiore a 10 ppm è riscossa una tassa d'incentivazione.

La riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli rappresenta una sfida importante. Ai sensi della legge sul CO<sub>2</sub> (RS 641.71), entro il 2010 le emissioni di CO<sub>2</sub> provenienti dall'utilizzazione energetica di carburanti fossili devono essere ridotte dell'8 per cento rispetto al 1990. È inoltre necessaria, segnatamente per i veicoli con motore a gasolio, un'ulteriore diminuzione delle emissioni di particolati. Con i carburanti privi di zolfo si creano le premesse ottimali per l'impiego di motori economici (motori a benzina) e di tecniche innovative per il trattamento dei gas di scarico (di motori sia a benzina sia a gasolio).

Qui appresso sono considerati «carburanti privi di zolfo» benzina e gasolio con un tenore di zolfo pari o inferiore a 10 ppm<sup>1</sup>.

In Svizzera il tenore di zolfo dei carburanti è disciplinato dall'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIA, RS 814.318.142.1). Con la modifica della OIA del 25 agosto 1999 le esigenze in materia di benzina e gasolio sono state adeguate alla direttiva 98/70/CE. Il tenore massimo di zolfo è stato fissato a 350 ppm per il gasolio e a 150 ppm per la benzina. Dal 2005, in sintonia con l'UE, il tenore massimo autorizzato sarà di 50 ppm per entrambi i carburanti.

*Tabella 1*

#### **Tenore di zolfo nei carburanti**

Carburante	Valore limite attuale	Valore limite 2005	Valore auspicato
Benzina	150 ppm	50 ppm	10 ppm
Gasolio	350 ppm	50 ppm	10 ppm

In tutta Europa si discute l'introduzione di carburanti con un tenore di zolfo massimo di 10 ppm. Numerosi Paesi dell'OCSE hanno annunciato misure fiscali volte a incentivare l'introduzione di tali carburanti.

Per ragioni di politica commerciale una modifica della OIA volta a ridurre il tenore di zolfo a 10 ppm non entra in linea di conto senza l'accordo dell'UE. Le esperienze fatte con la tassa d'incentivazione sull'olio da riscaldamento «extra leggero» dimostrano l'efficacia di tale strumento.

<sup>1</sup> ppm = parts per million, 10 ppm corrispondono allo 0,001% (percentuale di massa)

## 1.2 Obiettivo della tassa d'incentivazione

Con la tassa d'incentivazione s'intende generare un'offerta capillare su tutto il territorio nazionale di carburanti privi di zolfo, riducendo al tempo stesso il consumo degli stessi, le emissioni di CO<sub>2</sub> e l'aggravio ambientale dovuto ad altre sostanze tossiche. La completa conversione del mercato ai carburanti privi di zolfo deve aver luogo il più rapidamente possibile.

L'introduzione dei carburanti privi di zolfo è necessaria anche per facilitare l'affermarsi di innovazioni della tecnica motoristica. Si tratta di soluzioni tese a ridurre il consumo di benzina come pure le emissioni di sostanze tossiche.

- a. I nuovi *motori a benzina* a iniezione diretta marcano una tendenza in questa direzione ma, a carico parziale e con miscela magra, presuppongono un catalizzatore DeNO<sub>x</sub>, il quale, a sua volta, non funziona perfettamente con la qualità di benzina offerta attualmente in Svizzera.
- b. Anche per i *veicoli a gasolio* la qualità del carburante disponibile in Svizzera non risulta ancora ottimale perché l'eccessivo tenore di zolfo provoca problemi a livello di filtri per particolati e di filtri antifulgine nel processo di depurazione dei gas di scarico. Per giunta, i nuovi valori limite delle emissioni di gas dell'UE (Euro IV e V), più restrittivi, possono essere in parte rispettati solo ricorrendo alle moderne tecnologie, quali, per esempio, i filtri per particolati.

I carburanti privi di zolfo contribuiscono pertanto alla riduzione del consumo di carburanti e delle emissioni di gas di scarico.

## 1.3 Forma della tassa ed esecuzione

### 1.3.1 Importo della tassa d'incentivazione

La desolfurazione comporta costi di produzione supplementari. Per ottenere l'effetto d'incentivazione l'importo della tassa deve almeno corrispondere a tali costi. Inoltre, per garantire l'approvvigionamento del sud della Svizzera, occorre integrare nella tassa un differenziale di trasporto. Si prevedono tasse per un ammontare di 2-4 centesimi al litro per la benzina, e di 4-5 centesimi al litro per il gasolio. Il limite massimo, pari a 5 centesimi (compreso il rincaro), è stato fissato sulla base delle stime esistenti e di studi sui costi supplementari della desolfurazione effettuati dall'UE e dalla Germania. Si è tenuto conto anche delle esperienze di altri Paesi che hanno già introdotto tasse analoghe. Il Consiglio federale ha facoltà di fissare importi diversi per le tasse sulla benzina e sul gasolio. Tecnologie assai promettenti – in particolare per quanto concerne la desolfurazione della benzina – lasciano pensare che in futuro i costi supplementari possano essere inferiori a quelli stimati oggi. Ciò significherebbe che il limite massimo citato nel presente disegno non dovrà essere sfruttato per intero.

### **1.3.2 Data dell'introduzione**

L'offerta capillare su tutto il territorio nazionale di benzina priva di zolfo incoraggia e accelera la conversione del mercato automobilistico a veicoli dotati di tecnologie a basso consumo e povere di emissioni, in quanto solo i carburanti privi di zolfo ne consentono il funzionamento ottimale. Anche se occorrerà ancora qualche anno prima che la maggior parte dei veicoli ammessi alla circolazione sia provvista di tecnologie efficienti dal profilo del consumo, è comunque opportuno un orientamento tempestivo in funzione dell'obiettivo auspicato. Un aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub> derivante dal maggiore consumo energetico delle raffinerie dotate di impianti di desolfurazione sarà comunque inferiore alle riduzioni di CO<sub>2</sub> ottenute con l'introduzione delle nuove tecnologie. Rispetto alle emissioni globali di CO<sub>2</sub> del traffico stradale, le emissioni supplementari delle raffinerie rappresentano appena lo 0,14 per cento<sup>2</sup>.

Dal punto di vista tecnico la produzione di gasolio e di benzina privi di zolfo è già realizzabile. Secondo le previsioni, l'introduzione capillare su tutto il territorio nazionale di carburanti senza zolfo a partire dal 2004 appare possibile. Tale introduzione diventerà imperativa a partire da metà 2004, quando i primi veicoli di serie provvisti delle tecnologie in questione saranno lanciati sul mercato. I valori limite delle emissioni Euro IV, che entreranno in vigore nel 2005, possono essere in parte rispettati unicamente grazie all'applicazione di queste tecnologie, il cui funzionamento, a sua volta, è ottimale soltanto a condizione di impiegare carburanti privi di zolfo.

### **1.3.3 Disponibilità**

A partire dalla metà circa del 2003, le raffinerie del nostro Paese saranno in grado di convertire completamente la produzione ai tipi di carburanti richiesti. Già nel 2000 in Svizzera è stata prodotta principalmente benzina senza zolfo. Circa i 2/3 del fabbisogno nazionale di carburante vengono importati, in particolare da Germania, Francia, Olanda e Belgio. Entro il 1° gennaio 2004 le raffinerie tedesche saranno in grado di fornire al mercato svizzero la qualità richiesta poiché in Germania i carburanti privi di zolfo verranno incentivati già da inizio 2003. In merito alle capacità delle raffinerie di Francia e Italia non si hanno informazioni precise. La conversione della produzione delle raffinerie europee è una questione di tempo e degli incentivi introdotti.

### **1.4 Introduzione mediante la legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb)**

L'introduzione della tassa d'incentivazione per il tramite della LPAmb appare opportuna per diversi motivi:

- l'introduzione di carburanti privi di zolfo rappresenta a tutti gli effetti una misura di protezione dell'ambiente;

<sup>2</sup> «Erläuterung zum Memorandum der Bundesrepublik Deutschland zur Fortschreibung der EU-Kraftstoffrichtlinie 98/70 bzgl. des Schwefelgehaltes von Kraftstoffen» ([http://www.bmu.de/sachthemen/luft/erklaerung\\_memorandum.htm](http://www.bmu.de/sachthemen/luft/erklaerung_memorandum.htm))

- la tassa d’incentivazione con rimborso dei proventi alla popolazione garantisce la neutralità fiscale;
- per quanto riguarda le riserve obbligatorie e le merci destinate al commercio non insorgono problemi particolari, in quanto la tassa d’incentivazione è riscossa al confine o all’uscita dalle raffinerie svizzere. In questo modo è possibile smerciare le giacenze sul territorio elvetico al momento dell’introduzione della tassa senza alcuna perdita di valore, perché le scorte precedenti non sono state gravate della tassa;
- nemmeno la commistione di carburanti solforati con carburanti privi di zolfo comporta problemi in quanto, nel momento in cui si verifica, la tassa sui primi è già stata corrisposta.

Nell’ambito della legge federale sull’imposizione degli oli minerali, una differenziazione della tassa d’incentivazione risulterebbe altresì inopportuna: a fronte della rapida conversione del mercato – a differenza di quanto è successo per la promozione della benzina senza piombo – non vi è alcuna necessità di procedere a un passaggio progressivo verso le nuove qualità di carburanti. Si consideri che tutti i veicoli in circolazione possono già utilizzare tranquillamente carburanti privi di zolfo. Inoltre l’introduzione di un importo differenziato graverebbe anche sulle riserve esistenti con una perdita di valore, in quanto la tassa non potrebbe essere scaricata completamente.

Una tassa d’incentivazione di pochi centesimi al litro sui carburanti contenenti zolfo dovrebbe bastare a compensare i costi supplementari della desolforazione e a eliminare i carburanti solforati dal mercato. La tassa non comporta maggiori entrate, in quanto il mercato viene convertito interamente ai carburanti privi di zolfo. Non si pone quindi il problema dell’accumulo delle tasse in ambito climatico e energetico. Eventuali proventi realizzati durante la fase di transizione vengono restituiti alla popolazione.

I rappresentanti delle associazioni del traffico rendono attenti agli introiti supplementari dell’IVA derivanti dall’introduzione della tassa d’incentivazione o da costi di produzione più elevati e propongono di utilizzare almeno una parte di queste entrate per una campagna d’informazione volta a illustrare i vantaggi dei carburanti privi di zolfo e di una filosofia d’acquisto consapevole a livello ambientale. Per motivi di politica finanziaria va tuttavia respinta una destinazione vincolata di una parte di tali entrate.

## **1.5 La situazione in Europa**

Ai sensi della direttiva 98/70/CE, a partire dal 2005 il tenore massimo di zolfo nel gasolio e nella benzina consentito all’interno dell’UE sarà di 50 ppm. La Commissione dell’UE intende tuttavia impegnare gli Stati membri, già a partire dal 1° gennaio 2005, a garantire un’offerta di carburante con un tenore massimo di zolfo di 10 ppm. Questo in sintonia con l’entrata in vigore del nuovo valore limite Euro IV per le emissioni dei veicoli pesanti e con il fatto che alcune delle nuove tecnologie per i detti veicoli non possono rispettare questi valori limite senza l’utilizzo di carburanti privi di zolfo. Dal 2009 i carburanti privi di zolfo dovrebbero essere obbligatori nell’UE.

In Svezia, Gran Bretagna, Germania, Finlandia e Danimarca i carburanti a basso tenore o privi di zolfo sono incentivati. Questi Paesi hanno infatti appurato che, in termini globali, comportano decisamente più vantaggi che svantaggi. Dal 1° novembre 2001 in Germania viene prelevato un supplemento di 1,53 centesimi al litro sui carburanti con un tenore di zolfo superiore a 50 ppm. Dal 1° gennaio verrà promossa la qualità da 10 ppm, riscuotendo la medesima tassa. Grazie a misure fiscali, già oggi in Svezia sul mercato si trova solo gasolio con un tenore massimo di zolfo di 10 ppm.

Per il momento Italia e Francia non hanno ancora preso provvedimenti per il promovimento dei carburanti privi di zolfo.

## **1.6 Risultati della procedura di consultazione**

Il presente disegno di legge è stato elaborato nell'ambito di un gruppo di lavoro. Il gruppo di lavoro si è accordato con rappresentanti degli importatori di automobili, del settore petrolifero e delle associazioni del traffico come pure della Direzione generale delle dogane, dell'Ufficio federale dell'energia, dell'Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del paese e dell'Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio circa la sua formazione e lo strumento giuridico per introdurre il provvedimento.

In consultazione il disegno di legge è stato largamente approvato. Il promovimento dei carburanti privi di zolfo è considerato una misura efficiente e appropriata per combattere l'inquinamento atmosferico e per la protezione del clima, in vista del raggiungimento dell'obiettivo di riduzione del CO<sub>2</sub>. Tanto l'obiettivo come lo strumento della tassa d'incentivazione non sono contestati. Numerose cerchie consultate chiedono l'introduzione anticipata di tale tassa (1° gennaio 2003). Soltanto il Partito liberale svizzero, il Centre patronal e la Fédération Romande des Syndicats Patronaux respingono lo strumento della tassa d'incentivazione e propongono invece una riduzione fiscale per i carburanti privi di zolfo.

## **2 Parte speciale**

### **2.1 Spiegazioni in merito alle modifiche della LPAmb**

La LPAmb viene modificata in base al presente disegno. La tassa d'incentivazione viene prelevata conformemente alle prescrizioni della legge sull'imposizione degli oli minerali e rappresenta inoltre una misura di politica ambientale ai sensi dell'articolo 3 capoverso 1 della legge sul CO<sub>2</sub>, che contribuisce alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Le esperienze maturate con la tassa d'incentivazione sull'olio combustibile «extra leggero» dimostrano l'efficacia di tale strumento e l'assenza di problemi particolari sul piano dell'esecuzione. Per quanto riguarda il controllo del tenore di zolfo nei carburanti si dovrebbero applicare norme valide su scala internazionale nell'ambito della tecnica di analisi e di misurazione.

La tassa è prelevata unicamente su benzina e gasolio con un tenore di zolfo superiore a 10 ppm. Benzina e gasolio con tenori inferiori ne sono pertanto esenti.

L'articolo 35<sup>bis</sup> capoverso 5 lettera c invita a considerare i costi supplementari di approvvigionamento di tutte le aree del Paese con carburanti privi di zolfo. L'offerta di questi carburanti deve quindi essere garantita, specie nel sud della Svizzera.

## **2.2 Referendum ed entrata in vigore**

Il Consiglio federale stabilisce l'entrata in vigore della legge e la data della prima riscossione della tassa d'incentivazione. L'introduzione della tassa è prevista per il 1° gennaio 2004. La modifica della legge sottostà al referendum facoltativo.

## **3 Ripercussioni**

### **3.1 Ripercussioni finanziarie e a livello del personale**

La tassa non comporta ripercussioni di ordine fiscale, in quanto i proventi della stessa vengono rimborsati alla popolazione; la restituzione non causa costi supplementari perché, come già in precedenza per le tasse d'incentivazione sui COV e l'olio combustibile «extra leggero», è distribuita equamente alla popolazione attraverso i canali amministrativi delle casse malati.

Nel caso in cui i costi supplementari della desolfurazione venissero incorporati nei prezzi dei carburanti, questi si ripercuoterebbero a loro volta sugli introiti dell'IVA, il cui ammontare è ancora difficile da stimare perché l'entità di tali costi dipende da diversi fattori quali, ad esempio, lo sviluppo di nuove tecnologie in questo campo (cfr. n. 3.3). Se l'intero mercato si converte ai carburanti privi di zolfo, viene a scomparire una nicchia di mercato e con essa i relativi costi logistici.

Con i nuovi motori a benzina i carburanti privi di zolfo consentono di ridurre il consumo fino a circa il 15 per cento e contribuiscono all'obiettivo di diminuire considerevolmente il consumo medio della futura flotta di veicoli (cfr. n. 3.2.3). Un calo del consumo del 5-15 per cento derivante dal rinnovo della flotta di veicoli nel giro di dieci anni occasionerebbe una diminuzione delle entrate della tassa sugli ogni minerali di 18-55 milioni di franchi all'anno.

La tassa d'incentivazione può infine essere riscossa senza un incremento significativo dell'onere amministrativo nell'ambito delle procedure doganali: in altre parole, per la Confederazione la stessa è applicabile ricorrendo alle risorse di personale disponibili.

Per Cantoni e Comuni l'introduzione della tassa d'incentivazione non comporta alcun onere di personale né finanziario.

### **3.2 Ripercussioni sull'ambiente**

#### **3.2.1 In sintesi**

L'impiego di carburanti privi di zolfo riduce il consumo di carburante, le emissioni di CO<sub>2</sub> e il carico provocato dalle emissioni di NO<sub>x</sub> e di particolati sull'ambiente. È necessario distinguere tra l'attuale flotta di veicoli e quella futura, dotata delle tecniche motoristiche e dei sistemi di depurazione dei gas di scarico più avanzati.

### 3.2.2

### Attuale flotta di veicoli

Uno studio<sup>3</sup> dell'Automobil Club Germania (ADAC) ha esaminato alcune vetture da turismo già in circolazione con motori sia a benzina sia a gasolio, facenti uso di carburanti con tenori di zolfo diversi. Il risultati mostrano che la riduzione del tenore di zolfo a 10 ppm ha un notevole influsso positivo sulle emissioni di ossido d'azoto (NO<sub>x</sub>), di idrocarburi (HC) e di particolati dell'attuale flotta di veicoli:

- per quanto riguarda gli attuali motori a ciclo Otto, la benzina priva di zolfo accresce l'efficacia dei catalizzatori impiegati. Con la benzina senza zolfo, questi ultimi si rigenerano infatti meglio, tanto che le emissioni di NO<sub>x</sub> e di HC diminuiscono del 13-20 per cento;
- negli attuali motori diesel, l'utilizzo di un carburante privo di zolfo riduce la massa e il numero di emissioni di particolati mediamente del 7 per cento, a tutto vantaggio del settore «offroad» (dei fuoristrada) che, con un terzo del consumo di gasolio, è responsabile di una quota importante delle emissioni.

### 3.2.3

### Nuove tecnologie motoristiche

A seguito dell'introduzione delle direttive EURO IV, a partire dal 2005, i valori limite EURO III in vigore attualmente per i veicoli a motore leggeri verranno ridotti pressoché della metà. Nel caso dei veicoli pesanti, invece, a partire dal 2008, la normativa EURO V imporrà una restrizione dei valori limite per NO<sub>x</sub> e particolati rispettivamente del 60 e dell'80 per cento. Affinché gli obiettivi prefissi nell'ambito degli inquinanti atmosferici e delle emissioni di gas a effetto serra possano essere raggiunti contemporaneamente e in maniera efficiente, è necessario ricorrere a nuove tecnologie motoristiche e a sistemi innovativi per la depurazione dei gas di scarico, i quali a loro volta possono garantire risultati ottimali solo se funzionano con carburanti privi di zolfo.<sup>4</sup>

- Alimentato con miscela magra, il motore a ciclo Otto a iniezione diretta consente di ridurre il consumo di carburante fino a un massimo del 15 per cento rispetto a motori analoghi convenzionali. Questo principio può pertanto fornire un prezioso contributo alla riduzione auspicata delle emissioni di CO<sub>2</sub> causate dal traffico stradale. Per soddisfare i severi valori limite d'emissione previsti in futuro s'impone tuttavia l'impiego di catalizzatori ad accumulazione di NO<sub>x</sub>. Già minime concentrazioni di zolfo nel carburante ostacolano però la capacità di accumulazione, riducendo in tal modo gli intervalli di rigenerazione e incrementando di conseguenza il consumo di carburante. La diminuzione del tenore di zolfo da 50 a 10 ppm riduce la frequenza degli intervalli di rigenerazione di un fattore 10. Inoltre, con i catalizzatori a tre vie aumenta la stabilità a lungo termine.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> «Test report. Study on the influence of fuel sulphur content on exhaust emissions and fuel consumption of current and advanced engine concepts»; ADAC; marzo 2001.

<sup>4</sup> «Erläuterung zum Memorandum der Bundesrepublik Deutschland zur Fortschreibung de EU-Kraftstoffrichtlinie 98/70 bzgl. Des Schwefelgehaltes von Kraftstoffen» e: «Quality of petrol and diesel fuel in the EU (further development of Directive 98/70/EC); Comments by Germany».

<sup>5</sup> «Memorandum der Bundesrepublik Deutschland zur Fortschreibung der EU-Kraftstoffrichtlinie 98/70».

- Nei motori diesel, le basse temperature dei gas di scarico rendono più difficile l'impiego di speciali sistemi di depurazione, necessari per la protezione della salute. Dalle esperienze fatte, risulta che il passaggio da 50 ppm a 10 ppm di zolfo accresce la durata di detti sistemi di depurazione, abbassando in tal modo il consumo di carburante. Si aggiungano poi, con il catalizzatore a ossidazione, minori emissioni di particolati (grazie alla diminuzione delle emissioni di solfato). Per determinati filtri per particolati a rigenerazione continua, un tenore di zolfo di 10 ppm risulta quindi indispensabile poiché i soli particolati di solfato (senza tener conto della fuliggine) superano il futuro valore limite di 0,02 g/kWh. Il gasolio privo di zolfo consente all'industria automobilistica di lanciare filtri per particolati e catalizzatori DeNox efficienti ed economici e in grado di ridurre di oltre il 95 per cento le emissioni di fuliggine, ritenuta cancerogena.

Con i nuovi veicoli i carburanti privi di zolfo non solo consentono di diminuire le emissioni nell'atmosfera di sostanze inquinanti, ma anche il consumo come pure le emissioni di CO<sub>2</sub>. Tali carburanti apportano quindi un importante contributo al raggiungimento dei valori di consumo auspicati per i nuovi veicoli e alla diminuzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> ai sensi della legge sul CO<sub>2</sub>. Secondo quanto concordato tra l'Associazione degli importatori svizzeri di automobili e il DATEC, il consumo medio dei nuovi veicoli dovrebbe passare da 8,4 litri per 100 km all'anno nel 2000 a 6,4 litri nel 2008.

### **3.2.4 Ripercussioni sulle raffinerie**

Stando ai dati attuali, la desolfurazione a 10 ppm o meno genererebbe circa il 3-4 per cento di emissioni supplementari di CO<sub>2</sub> nelle raffinerie (rispetto alla desolfurazione al livello del valore limite imposto a partire dal 2005 di 50 ppm). Rispetto alle emissioni di CO<sub>2</sub> provocate dalla combustione di carburante nei motori, il surplus di emissioni delle raffinerie risulta tuttavia inferiore all'1 per cento<sup>6</sup>. Inoltre, questo aumento viene largamente compensato dal risparmio di carburante indotto dai veicoli moderni a basso consumo.

### **3.3 Conseguenze per l'economia**

Occorre partire dal presupposto che le raffinerie ripercuoteranno i costi supplementari della desolfurazione sui clienti. Tali costi dipendono da fattori diversi, quali ad esempio lo sviluppo di nuove tecnologie in questo settore.

Il sovrapprezzo stimato, derivante dai costi supplementari di desolfurazione, varia tra 1 e 3 centesimi al litro per la benzina e tra 2 e 4 per il gasolio.

Sulla base di queste stime, con un consumo nazionale di carburante pari a 1565 milioni di litri di gasolio e a 5353 milioni di litri di benzina (anno 2000), i costi supplementari si aggirano attorno agli 84 fino ai 223 milioni di franchi.

<sup>6</sup> Commento della Germania sul rapporto della Commissione europea «Consultation on the Need to reduce the Sulphur Content of Petrol and Diesel Fuels below 50ppm: A Policy Makers Summary».

Questi costi vanno però confrontati con i vantaggi per l'ambiente e con il risparmio derivante dall'impiego di motori più economici. Sull'ambiente la nuova qualità dei carburanti si ripercuote in maniera assolutamente positiva (cfr. n. 3.2). Il risparmio di combustibile grazie al ricorso a tecnologie più efficienti compensa altresì i costi supplementari della desolfurazione. Sostituendo l'1 per cento delle vetture a benzina con veicoli dotati di tecnologie più efficienti, si avrebbe un risparmio di carburante di circa otto milioni di litri di benzina. I costi supplementari stimati verrebbero quindi già coperti con una quota di vetture più efficienti da un punto di vista energetico pari al 9-20 per cento.

Per poter rispettare le direttive EURO IV dell'UE, in vigore a partire dal 2005, l'industria automobilistica sarà costretta ad adeguare la produzione già a partire dal 2004. Occorre quindi prevedere una rapida diffusione delle moderne tecnologie. In tal modo i risparmi supereranno i costi. L'accresciuto impiego di motori diesel più efficienti contribuisce infine ad abbassare i consumi e a risparmiare sulle spese.

L'importante sgravio ambientale e il minor consumo di carburante procureranno un notevole utile netto in termini di economia pubblica.

## **4 Programma di legislatura**

Il progetto non figura nel programma di legislatura 1999-2003. La mozione Weigelt è stata presentata il 27 settembre 2000 e accolta dalle Camere. La data ottimale per la prima riscossione della tassa è il 1° gennaio 2004, per cui il progetto non può attendere.

## **5 Aspetti giuridici**

### **5.1 Costituzionalità**

Il disegno poggia sull'articolo 74 della Costituzione federale (articolo sulla protezione dell'ambiente), il quale autorizza la Confederazione a emanare prescrizioni volte a proteggere l'uomo e il suo ambiente naturale da influssi dannosi e molesti. Ai sensi di questo articolo, la Confederazione può prendere qualsiasi misura adeguata per raggiungere l'obiettivo stabilito dalla Costituzione, tra cui anche la riduzione del tenore di zolfo nei carburanti mediante l'introduzione di una tassa d'incattivazione.

### **5.2 Relazione con il diritto europeo**

Il presente progetto è in sintonia con il diritto europeo. Diversi Stati dell'UE hanno già introdotto stimoli finanziari volti a sostenere l'introduzione di carburanti privi di zolfo. È inoltre in corso una proposta per una direttiva della Commissione europea (COM [2001] 241 definitiva) che impegna gli Stati membri a garantire un'offerta di carburanti privi di zolfo. Secondo tale proposta, inoltre, a partire dal 1° gennaio 2009 il commercio di benzina e gasolio contenenti zolfo dovrebbe essere proibito.

### **5.3**

### **Delega di competenze legislative**

Il disegno contiene diverse norme di delega per l'emanazione di prescrizioni a livello d'ordinanza. Il Consiglio federale quale istanza competente a emanare ordinanze può quindi promulgare, entro i limiti descritti dalla legge, ordinanze a complemento della legge. Dal profilo costituzionale, le deleghe legislative devono limitarsi a un determinato oggetto e non possono quindi essere illimitate. Le autorizzazioni a legiferare previste dal disegno si concentrano dunque su un determinato oggetto normativo e sono sufficientemente concretizzate secondo contenuto, obiettivi ed estensione. La competenza accordata al nostro Consiglio di emanare ordinanze tiene conto del principio di determinatezza ed è quindi sufficientemente precisa e conforme al diritto costituzionale.