

Consiglio degli Stati

14.3202

Interpellanza Diener Lenz

Misure equivalenti nell'aviazione civile

Testo dell'interpellanza del 20.03.2014

Chiedo al Consiglio federale di rispondere alle seguenti domande:

1. È corretto quanto riportato dai media, ossia che le trattative per l'integrazione della Svizzera nel sistema europeo di scambio delle emissioni sono state sospese?
2. La decisione presa nel 2013 dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (OACI) può essere intesa nel senso che un regime globale di riduzione della crescita delle emissioni di gas a effetto serra ascrivibili all'aviazione civile entrerà in vigore, nella migliore delle ipotesi, nel 2020?
3. È vero che le emissioni di gas a effetto serra dovute al traffico aereo in Svizzera nel decennio 2002 - 2011 sono aumentate del 15 per cento ca. e che, per ora, non si profila alcuna inversione di tendenza?
4. Nel suo Messaggio sul CO₂ il Consiglio federale aveva annunciato che, in caso di mancata integrazione della Svizzera nel sistema europeo di scambio delle emissioni, verrebbero adottate misure equivalenti. Quali tipi di misure intende proporre? Quando potrebbero entrare in vigore? Quali effetti di protezione del clima ci si possono attendere nell'arco di un anno?

Motivazione

La quota delle emissioni di gas a effetto serra ascrivibili al traffico aereo in Svizzera raggiunge valori record rispetto alle rimanenti emissioni di gas serra. Grazie alle misure di riduzione avviate nel settore economico e in quello degli edifici, la quota dovuta ai movimenti aerei continuerà a crescere, anche se si giungesse a una stabilizzazione delle emissioni prodotte dal settore aeronautico. Nonostante i progressi tecnici e l'impiego di aeromobili più grandi, questa stabilizzazione tuttavia non avviene. Gli aeroporti elvetici sono infatti attrattivi al punto tale che numerose compagnie aeree low cost vi si insediano; lo scalo di Zurigo sta addirittura diventando una piattaforma per queste compagnie. Ciò genera flussi di traffico "di aggiramento", passeggeri in transito ma anche movimenti aerei supplementari, con conseguenze negative sotto il profilo della protezione del clima e della lotta contro i rumori.

Poiché il Consiglio federale aveva già riconosciuto questa tendenza nel Messaggio sul CO₂ del 2009, sembra ora giunto il momento di adottare misure adeguate.

Risposta del Consiglio federale

1) Dato l'esito della votazione popolare del 9 febbraio 2014, la Commissione europea aveva deciso di sospendere provvisoriamente le trattative per l'integrazione della Svizzera nel sistema europeo di scambio delle emissioni (stato aprile 2014). A seguito della decisione del Consiglio federale del 30 aprile 2014 di concedere ai cittadini croati contingenti separati nell'ambito dell'ammissione al mercato del lavoro

svizzero e dell'adozione da parte dell'UE, il 6 maggio 2014, del mandato per condurre trattative in ambito istituzionale, le trattative sul sistema ETS possono essere riprese.

2) In occasione dell'ultima Assemblea generale tenutasi nell'autunno 2013, l'OACI ha approvato lo sviluppo di un meccanismo globale di mercato volto a ridurre le emissioni di CO² dell'aviazione civile internazionale. I lavori dovrebbero concludersi entro la prossima Assemblea generale, prevista per l'autunno 2016, mentre il meccanismo ultimato dovrebbe essere introdotto idealmente nel 2020.

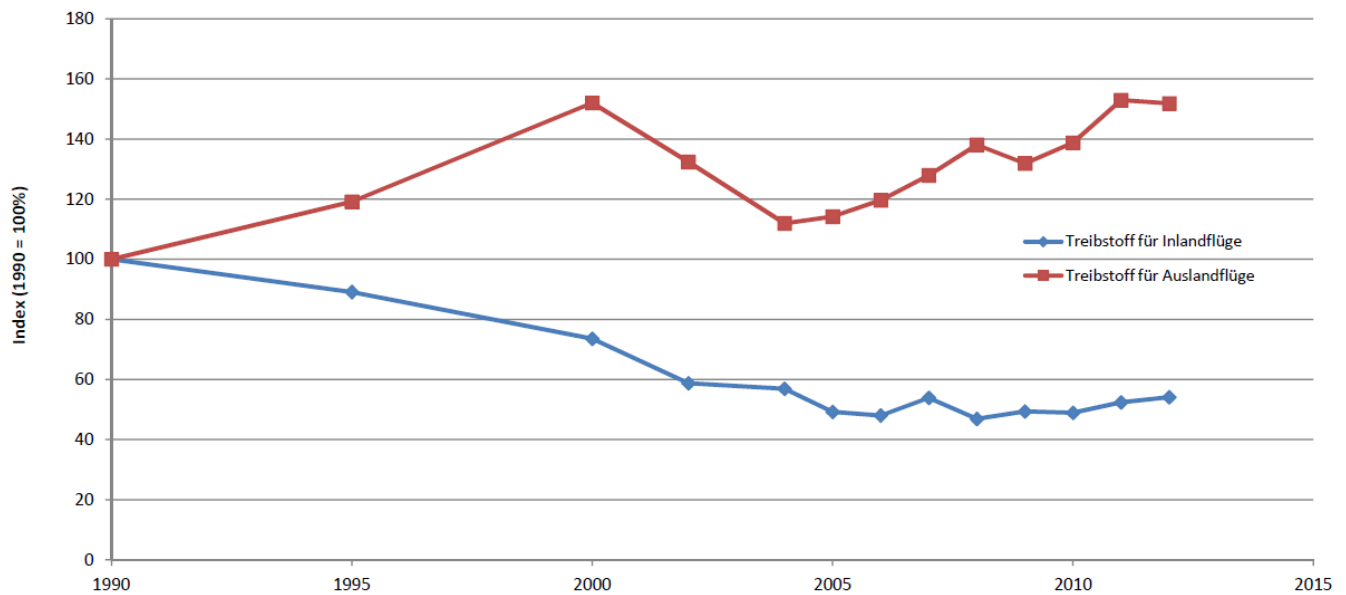
3) Per stilare l'inventario delle emissioni di gas a effetto serra, l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) ha a disposizione due metodi: può seguire il principio di territorialità o quello dello smercio. Applicando il secondo, si ottiene il consumo di carburante, e quindi anche le emissioni di CO₂, relativi a tutta la tratta percorsa dal velivolo, a prescindere dalla natura nazionale o internazionale del volo.

I dati raccolti variano notevolmente da anno in anno. Come si evince dal grafico allegato, in Svizzera le emissioni dei voli internazionali (responsabili del 96% delle emissioni totali riconducibili all'aviazione) seguono un andamento molto irregolare, che riflette gli sviluppi economici e le condizioni settoriali. A fronte dei progressi tecnici attesi per i prossimi anni e delle limitate capacità degli aeroporti Svizzeri, non si prevede un aumento significativo delle emissioni.

4) Il messaggio concernente la legge sul CO² prevede effettivamente l'adozione di misure equivalenti. Questo, però, solo nell'eventualità in cui le trattative tra Svizzera e UE sull'integrazione della Svizzera nel sistema europeo di scambio delle emissioni ascrivibili all'aviazione civile dovessero fallire. Pertanto, allo stato attuale, non vi è motivo di discutere di misure interne.

Inoltre, le autorità svizzere stanno seguendo con attenzione i lavori intrapresi dall'OACI. Il nostro Paese, infatti, preferisce misure riconosciute e applicate a livello internazionale, ovvero dall'OACI, a misure puramente nazionali che, per i motivi sopramenzionati, sarebbero applicabili probabilmente solo al traffico aereo nazionale con un beneficio ambientale molto limitato.

Veränderung des Treibstoffverbrauchs und des direkt damit verbundenen CO₂-Ausstosses der Schweizer Zivilluftfahrt 1990 – 2012, nach Absatzprinzip



Leggenda

Andamento del consumo di carburante e delle relative emissioni di CO₂ da parte dell'aviazione civile Svizzera dal 1990 al 2012 (secondo il principio dello smercio)

Indice (1990 = 100%)

- Carburante per voli nazionali
- Carburante per voli internazionali