

Argomento 1: La protezione del clima e dell'ambiente è importante. Ma allo stesso tempo implica provvedimenti costosi. Per questo una politica climatica ragionevole si concentra sull'impiego ottimale delle risorse. In pratica, anziché spendere cifre elevate in Svizzera in progetti di protezione climatica dall'effetto limitato, con lo stesso importo all'estero si potrebbe ottenere un risultato di gran lunga superiore.

Argomento 3: Svolgere una funzione esemplare non significa attingere pesantemente ai portafogli degli svizzeri per finanziare le misure di protezione del clima, bensì incentivare la piazza economica svizzera in modo che possa contribuire con l'innovazione a sviluppare misure efficaci a livello globale.

Argomento 2: I progetti nazionali di protezione climatica possono promuovere le innovazioni e fungere da progetti faro per le iniziative internazionali. Ed è giusto che sia così. Tuttavia, il bilancio costi/benefici dei progetti svizzeri è significativamente peggiore rispetto a quelli stranieri. Per questo è necessario un mix equilibrato di obiettivi nazionali e internazionali. La quota nazionale di almeno il 75% ora stabilita nella legge sul CO2 è esagerata e genera principalmente costi a fronte di vantaggi limitati.

Argomento 4: Si deve ricorrere ai divieti unicamente come ultima ratio, quando non vi sono altre soluzioni. Eppure la legge sul CO2 intende proprio introdurre dei divieti. Anziché vietare le tecnologie affermate, impiegate per il riscaldamento e i veicoli, sarebbe più opportuno affiancare ai combustibili e ai carburanti attualmente in uso fonti energetiche sintetiche e biologiche innovative. Ma, con la revisione della legge sul CO2, proprio tali carburanti sintetici e biologici perderebbero le esenzioni fiscali dopo il 2023 e quindi non sarebbero più competitivi sul mercato. Se tali combustibili alternativi fossero promossi, per la loro distribuzione potrebbe essere utilizzata la rete di approvvigionamento già ben sviluppata e funzionante.

Argomento 6: Il commercio di veicoli è un'attività economica internazionale. Invece di procedere da soli all'applicazione delle prescrizioni in materia di emissioni di CO2, sarebbe più opportuno considerare la flotta svizzera insieme ai veicoli messi in circolazione nell'UE. Ciò creerebbe pari condizioni per la concorrenza con i mercati circostanti, evitando sia la doppia sanzione sia l'elusione delle sanzioni svizzere in materia di CO2, al momento attuata facendo decorrere il termine di sei mesi dopo il quale un veicolo già immatricolato all'estero non è più soggetto alla sanzione svizzera in materia di CO2.

Argomento 5: È importante garantire la protezione degli investimenti effettuati dai proprietari di veicoli e di edifici, evitando loro di dover investire in nuove tecnologie nel rispetto di brevi periodi di transizione.

Argomento 8: Le discussioni in Parlamento sulla legge sul CO2 sono state caratterizzate da cambiamenti di rotta e decisioni assunte senza un vasto consenso. Può tutto questo essere la base per una politica climatica ragionevole e finanziabile? Gli investimenti in edifici e veicoli sono impegni economici di lungo termine e per la loro pianificazione occorre sicurezza anziché «azionismo».

Argomento 7: Se gli importatori di veicoli, i garagisti e i consumatori svizzeri devono pagare le sanzioni per le emissioni di CO2 già al momento dell'acquisto di un nuovo veicolo, allora questi fondi dovrebbero avere una destinazione vincolata piuttosto che confluire per la metà in un fondo per il clima. Inoltre, questo 50% viene sottratto alla manutenzione dell'infrastruttura, in chiaro contrasto con la volontà del popolo (votazione FOSTRA).

Argomento 9: Una cosa è certa: le emissioni di CO2 della Svizzera rispetto a quelle mondiali si aggirano attorno all'1 per mille. Una riduzione anche del 50% delle emissioni di CO2 svizzere non è di alcun vantaggio per il clima globale. Perché allora non promuovere la piazza economica svizzera affinché possa contribuire allo sviluppo di innovazioni utilizzabili in tutto il mondo? O perché non sostenere direttamente l'economia e i consumatori per l'acquisto di prodotti rispettosi dell'ambiente e del clima, anziché gravare altri prodotti con imposte prive di una destinazione vincolata?

Argomento 10: Per una revisione della legge di tale importanza occorre assolutamente interpellare il popolo.

Argomento 11: L'Accordo di Parigi non prevede sanzioni per i paesi, bensì maggiore innovazione. Le sanzioni e i divieti previsti dalla legge sul CO2 non sono dettati dall'Accordo di Parigi e non rispecchiano neppure l'idea dell'accordo stesso.