

Costosi, inefficaci e ingiusti

Ecco perché i dazi sul carbonio sono sbagliati

di Tim Wilson e Caitlin Brown

Introduzione

Molti governi dei paesi sviluppati hanno adottato, o intendono adottare, politiche per la riduzione delle emissioni di anidride carbonica. L'Unione Europea e i suoi Stati membri hanno già degli schemi per lo scambio di diritti di emissione, il Parlamento Australiano sta ancora valutando l'introduzione di questo sistema, e il Senato degli Stati Uniti sta attualmente considerando una proposta per l'introduzione di uno schema di "cap and trade" da votarsi all'inizio del 2010.

Tale sforzo solleva serie preoccupazioni circa l'impatto sulle industrie domestiche che si trovano a competere con importazioni da paesi privi di simili politiche. Come conseguenza, alcuni attivisti e politici stanno discutendo in merito all'introduzione di dazi sui beni importati da paesi "sporchi".

Il Presidente Francese, Nicholas Sarkozy, ha sostenuto l'introduzione di tariffe doganali sulle emissioni di carbonio, che sono presenti anche nel Waxman-Markey Bill al vaglio del Senato degli Stati Uniti.

Questo Briefing Paper esplorerà le questioni che circondano i dazi sui gas serra. In particolare cercherà di definire che cosa sia un dazio sulle emissioni di carbonio, da dove provengono le proposte di una loro introduzione, che cosa si sta attualmente proponendo e dove è probabile che vengano introdotte, la loro compatibilità con le regole della World Trade Organization, le complessità legate alla loro introduzione e i costi connessi.

1.1 Che cos'è un dazio sulle emissioni di carbonio

Un dazio sulle emissioni di carbonio è una misura restrittiva degli scambi imposta unilateralmente e applicata sui beni ed i servizi importati da paesi che non hanno politiche climatiche. I dazi sul carbonio possono assumere la forma di una tassa diretta che rifletta l'impatto ambientale percepito rispetto a quel bene o servizio, o l'obbligo ad acquistare dei crediti di emissione (per esempio nell'Emissions Trading Scheme, ETS), volti a rifletterne il presunto impatto ambientale.

L'implementazione di una tariffa doganale sulle emissioni di carbonio dipende dalle regolamentazioni sulle emissioni domestiche, ovvero se esse assumono

KEY FINDINGS

- Alcuni paesi nel breve e medio termine adotteranno politiche per ridurre le emissioni di gas serra. Per proteggere la propria economia, potrebbero introdurre dei dazi sul carbonio;
- I dazi danneggerebbero la competitività proprio delle industrie nazionali che intendono proteggere, incrementando il prezzo dei beni strumentali importati;
- Calcolare l'input in termini di emissioni di carbonio dei componenti di un singolo prodotto è estremamente complesso;
- La complessità viene sostanzialmente peggiorata quando un prodotto include componenti sviluppati in una filiera globale, dove le emissioni di carbonio variano da paese a paese, così come varierà il valore di una potenziale imposizione sulle emissioni di carbonio;
- L'introduzione di dazi sulle emissioni di carbonio violerebbe probabilmente le obbligazioni verso i membri della World Trade Organization;
- I dazi sulle emissioni sono costosi, inefficaci e protezionisti, e i loro costi eccedono di parecchio i loro benefici.

Tim Wilson è direttore dell'unità proprietà intellettuale e libero scambio dell'Institute of Public Affairs (Melbourne, Australia).

Caitlin Brown è ricercatrice presso l'Institute of Public Affairs.

Questo paper è stato pubblicato originariamente come rapporto dell'Institute of Public Affairs: <http://SustainableDev.org>.

la forma di una *carbon tax* o se sono inserite in un sistema di *cap and trade*. Sebbene non ci sia certezza in merito a come un dazio sulle emissioni di carbonio possa riflettere le politiche nazionali, si ipotizza che, in presenza di una *carbon tax*, la cosa più semplice sia imporre una tassa frontaliere analoga; e in presenza di uno schema di *cap and trade*, che sia necessario acquistare crediti di emissione proporzionali all'impatto ambientale di quel bene o servizio.¹

Ci sono altre opzioni per l'implementazione di un dazio sulle emissioni di carbonio, come gli obblighi compensativi² o la richiesta agli importatori di rispettare uno standard relativo all'intensità carbonica equivalente a quello applicato ai produttori nazionali³, ma queste opzioni hanno ricevuto minor attenzione rispetto a quelle sopra.

I dazi sulle emissioni di carbonio servono a neutralizzare i costi delle politiche di "carbon pricing", e prevenire la delocalizzazione delle imprese esposte alla concorrenza internazionale ("carbon leakage"), e spingere altri paesi ad adottare politiche analoghe.⁴

Il "carbon leakage" è una preoccupazione in quanto potrebbe colpire i consumatori e le imprese che acquistano beni dai paesi privi di politiche climatiche, oppure tali imprese potrebbero finire per de localizzare. In entrambi i casi le emissioni globali di anidride carbonica non caleranno e l'obiettivo delle politiche climatiche non sarebbe raggiunto.⁵ Ad esempio, le imprese europee ad alta intensità di energia — come il cemento, l'acciaio, l'alluminio e la chimica — potrebbero avere grandi benefici dallo spostarsi in paesi che non danno un prezzo al carbonio.

I dazi sul carbonio vengono pertanto considerati necessari in assenza di un accordo internazionale vincolante volto a ridurre le emissioni di gas serra. Data "la natura genuinamente globale e la limitata abilità di ogni singolo Paese di affrontare il problema unilateralmente"⁶ l'assenza di vincoli globali produce il *carbon leakage*.

Si suppone dunque che le industrie domestiche saranno più inclini ad accettare gli obblighi di riduzione delle emissioni se potranno contare sulla protezione di tariffe doganali sulle emissioni volte a restituire un vantaggio competitivo.

1.2 La storia dei dazi sulle emissioni di carbonio

La prima proposta concreta per l'introduzione di un dazio sulle emissioni di carbonio si è avuta nell'Unione Europea, in Francia, come risposta alle preoccupazioni in merito

1 Houser, T et al., 'Leveling the Carbon Playing Field: International Competition and US Climate Policy Design', Peterson Institute for International Economics, World Resources Institute, 2008, reperibile all'indirizzo 18/11/09 at http://pdf.wri.org/leveling_the_carbon_playing_field.pdf, p. 30.

2 Un obbligo compensativo è un dazio aggiunto al valore delle importazione al fine bilanciare i sussidi garantiti agli esportatori del paese di provenienza nel tentativo di riportare il prodotto importato al suo prezzo di mercato e assicurare un terreno di gioco equilibrato.

3 Houser, T et al, cit., n 1, p. 30.

4 Houser, T et al, cit., n 1, p. 30.

5 James, S 'A Harsh Climate for Trade: How Climate Change Proposals Threaten Global Commerce', Trade Policy Analysis, CATO Institute, September 2009, no. 41, reperibile all'indirizzo <http://www.freetrade.org/files/pubs/pas/tpa-041.pdf>.

6 Bordoff, J 'International Trade Law and the Economics of Climate Policy: Evaluating the legality and effectiveness of proposals to address competitiveness and leakage concerns', Forthcoming in Climate Change, Trade and Competitiveness: Is a Collision Inevitable?, Brookings Global Economy and Development, 2008, reperibile all'indirizzo http://www.brookings.edu/events/2008/~//media/Files/events/2008/0609_climate_trade/2008_bordoff.pdf, p. 27

ai possibili impatti dell'ETS; la preoccupazione riguardava la perdita di competitività dei produttori locali rispetto ai paesi che non avevano tali imposizioni, come gli Stati Uniti⁷.

Nel 2002, un rapporto del Business Council for International Business degli Stati Uniti accolse le pressioni di alcune organizzazioni non governative, tra cui Greenpeace International e Friends of the Earth Europe, perché si introducessero misure commerciali ai danni di importazioni provenienti da paesi che non erano in regola col Protocollo di Kyoto.⁸ Nel 2006 l'idea è nuovamente venuta alla luce quando l'allora Primo Ministro francese, Dominique de Villepin, propose delle tasse sulle emissioni dei paesi "non Kyoto".⁹

Le attuali proposte di dazi sulle emissioni sono ampie e varie, ma i più convinti sostenitori sono l'Unione Europea e gli Stati Uniti. In risposta all'introduzione dell'ETS¹⁰ da parte dell'Unione Europea, i governi degli Stati membri hanno seguito questa strada.

Per adesso non c'è consenso sull'imposizione di un dazio sulle emissioni. Sarkozy ha pubblicamente sostenuto dazi sulle emissioni di gas serra che richiederebbero agli importatori di comprare permessi di emissione nell'ETS.¹¹

Comunque esiste anche una corrente contraria, interpretata dall'ex Commissario Europeo al Commercio, Peter Mendelson, il quale nel 2006 ha bollato la proposta come "altamente problematica nell'ambito delle attuali regole del WTO e praticamente impossibile da mettere in pratica",¹² come aveva fatto anche l'ex segretario di Stato Tedesco per l'ambiente, Matthias Machnig, il quale a metà del 2009 definiva come "eco imperialismo" i dazi sulle emissioni,¹³ trovando in questo il consenso del governo svedese, "assolutamente contrario a ogni sorta di tentativo di protezionismo in materia ambientale".¹⁴

La contrarietà del governo tedesco è rimasta immutata nonostante le elezioni: "[siamo] contrari all'introduzione di dazi sul clima e tasse sull'anidride carbonica... a livello di Unione Europea"¹⁵. Comunque l'Unione Europea ha recentemente mosso un passo in direzione di misure commerciali legate al clima invitando i paesi membri a limitare le

7 Houser, T et al, citato in nota 1, p. 29.

8 Deal, T 'WTO Rules and Procedures and their Implication for the Kyoto Protocol', Discussion paper, United States Council for International Business, 2008, reperibile all'indirizzo <http://www.uscib.org/index.asp?documentID=2323>, p. 3.

9 McKibbin, W & P Wilcoxon, 'The Economic and Environmental Effects of Border Tax Adjustments for Climate Policy', International Economics, Lowy Institute for International Policy, February 2009, no. 109 reperibile all'indirizzo <http://www.lowyinstitute.org/Publication.asp?pid=978>, p. 3.

10 Ellerman, D & P Joskow, 'The European Union's Emissions Trading System in Perspective', Massachusetts Institute of Technology, reperibile all'indirizzo <http://www.pewclimate.org/docUploads/EU-ETS-In-Perspective-Report.pdf>.

11 Wynn, G 'EU Considers Carbon Tariff as Part of Climate Push', Reuters, 7 January 2008, reperibile all'indirizzo <http://www.planetark.com/dailynewsstory.cfm/newsid/46275/story.htm>.

12 Deal, T, citato in nota 6, p. 4.

13 Shanley, M and I Wissenbach, 'Germany calls carbon tariffs "eco-imperialism"', Reuters, 24 July 2009, reperibile all'indirizzo http://www.reuters.com/article/internal_ReutersNewsRoom_BehindTheScenes_MOLT/idUSTRE56N1R20090724.

14 Ibid.

15 L'accordo della coalizione Tedesca del 2009, è reperibile all'indirizzo <http://www.spiegel.de/media/0,4906,21958,00.pdf> e la traduzione inglese delle relative forniture all'indirizzo <http://www.eurotrib.com/story/2009/10/24/95910/608>.

importazioni di biocarburanti derivanti da prodotti che non riducono in maniera significativa le emissioni rispetto ai combustibili fossili.¹⁶

Per contro, l'inclusione di tariffe sulle emissioni di carbonio è un processo ben avviato negli Stati Uniti. Il Presidente della Commissione Finanze del Senato americano, Max Baucus, ha dichiarato che gli USA “devono definire misure frontaliere coerenti coi (loro) obblighi internazionali, al fine di prevenire il *carbon leakage* che si verificherebbe se le industrie americane si spostassero verso paesi senza efficaci programmi contro il cambiamento climatico”.¹⁷ Se ne occupa l'*American Clean Energy and Security Act*, comunemente denominato come Waxman-Markey Bill e attualmente al vaglio del Senato, già approvato dalla Camera dei Rappresentanti. Lo scopo del progetto è principalmente quello di stabilire uno schema di *cap and trade*, che però includa i dazi sui beni importati da giurisdizioni con regolamentazioni meno stringenti in materia di emissioni.¹⁸ Secondo il progetto l'implementazione di una tariffa doganale non si concretizzerebbe fino al 2018, e solo nel caso il Presidente si dimostrasse incapace di negoziare con successo un accordo internazionale.¹⁹

Una legge equivalente attualmente al vaglio del Senato, il *Clean Energy Jobs and American Power Act*, noto come il Kerry-Boxer Bill, contempla nella sezione 765 la possibilità di un dazio sulle emissioni “progettato per funzionare assieme a dei provvedimenti che allochino i permessi alle industrie ad alta intensità energetica ed esposte al commercio internazionale”.²⁰ E rimane l'aspettativa da parte dell'attuale amministrazione Obama che ogni progetto di legge approvato da Camera e Senato includa dei provvedimenti per una “equa competizione” tra gli Stati Uniti e i produttori stranieri, che è considerato un velato riferimento a misure frontaliere.²¹

A titolo di confronto, lo schema australiano di ETS rigetta esplicitamente i dazi. Esso prevede invece l'allocazione di permessi gratuiti a favore delle industrie ad alta intensità carbonica ed esposte al commercio internazionale, riconoscendo che esistono delle “sfide nell'implementazione di aggiustamenti frontaliere alle importazioni secondo modalità semplici, trasparenti e verificabili”.²²

16 Oxley, A 'Oxley: Bill Could Create a Trade War', Roll Call, 9 November 2009, reperibile all'indirizzo https://secure.rollcall.com/features/Mission-Ahead_Copenhagen/ma_energy/40313-1.html.

17 Johnson, K 'Trade Tensions: Sen. Baucus Says Climate Bill Must Protect US Industry', The Wall Street Journal, 10 November 2009, reperibile all'indirizzo <http://blogs.wsj.com/environmentalcapital/2009/11/10/trade-tensions-senbaucus-says-climate-bill-must-protect-us-industry/>.

18 Yu, V 'New Climate Protectionism: Analysis of the trade measures in the US climate bill', South Bulletin, Issue 40, 10 September 2009, pp. 5-7, p. 6.

19 'American Clean Energy and Security Act of 2009', testo approvato il 26 giugno 2009, reperibile all'indirizzo <http://thomas.loc.gov/cgi-bin/query/D?c111:2::/temp/~c111jmKy2L::>

20 'Clean Energy Jobs and American Power Act' as Introduced 30 September 2009, reperibile all'indirizzo <http://kerry.senate.gov/cleanenergyjobsandamericanpower/pdf/SectionbySectionSummary.pdf> Section 765.

21 Power, S 'US Official Expects Commitment to Climate Financing', The Wall Street Journal, 17 November 2009, reperibile all'indirizzo http://online.wsj.com/article/SB125847489735152229.html?mod=googlenews_wsj.

22 'Carbon Pollution Reduction Scheme: Australia's Low Pollution Future', Department of Climate Change, 2008, retrieved 18/11/09 at <http://www.climatechange.gov.au/publications/cprs/white-paper/cprs-whitepaper.aspx>, Volume 2, Cap. 12, p. 15.

3.1. I dazi sulle emissioni di carbonio, il libero scambio e la World Trade Organization

Nonostante l'entusiasmo per i dazi sulle emissioni, la loro legittimità nell'ambito delle regole del commercio internazionale è discutibile. Il principio del libero scambio è che i paesi dovrebbero produrre beni e servizi sulla base dei loro vantaggi comparati. Imporre aggravii sulle emissioni per svalutare le industrie, i prodotti e i servizi ad alta intensità di carbonio è un anatema a questo principio, perché distrugge ogni vantaggio comparato.

Imporre dazi sulle emissioni renderebbe ancora più forte la tensione tra il "carbon pricing" e la capacità di ogni paese di sfruttare il proprio vantaggio comparato, costringendo a svalutare industrie, prodotti e servizi ad alta intensità di emissioni.

Ma i dazi sulle emissioni di carbonio non soltanto sono filosoficamente incoerenti con il libero scambio, sono anche probabilmente insostenibili da un punto di vista legale.²³ Al fine di introdurre dazi sulle emissioni senza provocare misure ritorsive da parte di altri governi sarebbe necessario progettarli in modo da renderli compatibili con le norme WTO. Farlo è difficile poiché nessun paese membro del WTO li ha mai introdotti e di conseguenza non vi sono precedenti legali.²⁴

In coerenza con i principi del libero scambio, il Direttore Generale del WTO, Pascal Lamy, ha notato che "il WTO consente ai membri una certa flessibilità nell'adottare politiche frontaliere di aggiustamento per livellare i costi connessi ai controlli sulle emissioni di carbonio, fin tanto che non distorcono o impediscono il commercio".²⁵ Ma come strumento di *policy* le tariffe doganali sulle emissioni di carbonio sono progettate deliberatamente per distorcere gli scambi. E sebbene Lamy abbia evidenziato come le politiche sul cambiamento climatico siano una priorità più pressante rispetto alle obbligazioni commerciali, il Segretariato del WTO deve ancora pronunciarsi in merito alla legalità dei dazi sulle emissioni di carbonio, preferendo che il tema venga determinato attraverso un accordo internazionale sul cambiamento climatico.

Sebbene non possa essere avanzata in anticipo nessuna valutazione in merito alla consistenza rispetto al WTO delle misure proposte da Stati Uniti ed Unione Europea – in quanto le decisioni del consiglio del WTO devono essere necessariamente "altamente specifiche rispetto ai fatti"²⁶ – è probabile che tali misure violerebbero il GATT, in particolare agli Articoli I e III.

L'articolo I del GATT include la clausola di nazione più favorita, richiedendo ai paesi di offrire ai membri del WTO lo stesso trattamento riservato alla nazione con le condizioni migliori. L'Articolo III reca disposizioni in merito al trattamento nazionale, richiedendo che le importazioni siano trattate in modo equivalente ai beni domestici prodotti oltre confine.

23 I dazi sulle emissioni non sono le sole misure commerciali potenzialmente inconsistenti, volte a bilanciare il costo di imposizioni sulle emissioni di carbonio; una discussione degli impatti potenziali dei sussidi è inclusa in Wilson, T. "Australia's delinked and non-compliant emissions trading scheme", Institute of Public Affairs, 2009.

24 Pauwelyn, J 'US Federal Climate Policy and Competitiveness Concerns: The Limits and Options of International Trade Law', Nicholas Institute for Environmental Policy Solutions, 2007, reperibile all'indirizzo <http://nicholas.duke.edu/institute/internationaltradelaw.pdf>, p. 41.

25 Bergsten, F & L Wallach, 'Cooling the Planet without Chilling Trade', The Washington Post, 14 November 2009, reperibile all'indirizzo http://www.washingtonpost.com/wpdyn/content/article/2009/11/12/AR2009111209923_2.html?sid=ST2009111209956.

26 Lincicome, S 'Germany Hates on Carbon Tariffs', blog di Scott Lincicome, 26 luglio 2009, reperibile all'indirizzo <http://lincicome.blogspot.com/2009/07/germany-hates-on-carbon-tariffs.html>.

3.2. Articolo I | *Nazione più favorita*

L'articolo I richiede che gli Stati membri forniscano ai paesi membri del WTO "in maniera immediata ed incondizionata", lo stesso trattamento riservato a "prodotti simili" importati dal paese con il trattamento più favorevole.²⁷ In linea di principio un dazio sulle emissioni di carbonio violerebbe questo principio imponendo una barriera commerciale ad alcuni paesi membri del WTO, ma non ad altri.

3.2.1 *Prodotti simili*

Un passaggio chiave per individuare una violazione all'articolo I è chiedersi se un prodotto ad alta intensità di emissioni e uno non ad alta intensità di emissioni siano "prodotti simili". La consuetudine del WTO rispetto a questo tema è ambigua. Ci sono dei casi dove il test di similitudine di un prodotto è stato interpretato dalle "evidenze rilevanti di un caso", dove somiglianza è stata equiparata a "competitività diretta"²⁸ o basata sulla "natura e l'estensione di una relazione competitiva fra e rispetto ai prodotti";²⁹ e poiché essi competono direttamente sul mercato³⁰ la qualificazione generale di un test di similitudine è basata sul fatto che i due prodotti abbiano le stesse caratteristiche fisiche, lo stesso uso finale, colgano le stesse preferenze dei consumatori e siano inclusi nella stesso tabellario doganale.

Ma nel caso di un bene ad alta intensità di emissioni un test di similitudine è difficile poiché le caratteristiche fisiche comparabili sono difficili da definire e rimane vaghezza in merito al fatto se le preferenze del consumatore restino le stesse. Anche il ruolo dei metodi di processo e produzione in un test di similitudine rimane poco chiaro sotto il GATT.³¹

È probabile che i prodotti importati saranno considerati come prodotti simili a quelli nazionali anche se le emissioni di carbonio ad essi associati variano,³² e come conseguenza un importatore potrebbe mettere in discussione "un aggiustamento frontaliero che gli richieda di acquistare maggiori diritti al fine di riflettere un più elevato contenuto di emissioni di carbonio, rivendicando il fatto che il suo prodotto simile viene trattato in maniera meno favorevole" o attraverso l'applicazione di un aggiustamento fiscale.³³

27 The General Agreement on Tariffs and Trade 1947 (GATT), in 'The Legal Texts – The Results of the Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations', World Trade Organization, Cambridge University Press, 2007 pp. 424-492, Article I.

28 'Japan – Customs Duties, Taxes and Labelling Practices on Imported Wines and Alcoholic Beverages', Report of the Panel, World Trade Organization, 1987, reperibile all'indirizzo <http://www.worldtradelaw.net/reports/gattpanels/japanliquor.pdf> ai punti 3.11 e 3.12.

29 'European Communities – Measures Affecting Asbestos and Asbestos-Containing Products', Report of the Appellate Body, World Trade Organization, 2001, reperibile all'indirizzo <http://www.worldtradelaw.net/reports/wtoab/ecasbestos%28ab%29.pdf>, paragrafo 99.

30 'United States – Import Prohibition of Certain Shrimp and Shrimp Products', Report of the Appellate Body, World Trade Organization, 1998 reperibile all'indirizzo <http://www.worldtradelaw.net/reports/wtoab/us-shrimp%28ab%29.pdf>.

31 De Cendra, J 'Can Emissions Trading Schemes be coupled with Border Tax Adjustments? An Analysis via-a-vis WTO Law', Review of European Community and International Environmental Law, 2006, vol. 15, no. 2, pp. 131-145, p. 142.

32 Bordoff, J, citato in nota 2, p. 12.

33 Ibid, p. 10.

3.2.2 Processi e metodi di produzione

Un'altra chiave nel valutare una violazione dell'Articolo I è capire se ai prodotti possa essere imposto un dazio sulle emissioni di carbonio ad un livello che rifletta i loro processi e metodi di produzione, piuttosto che le loro caratteristiche fisiche. Come argomenta Pauwelyn, fino al dicembre 2006, il WTO affermava che “nel contesto delle regole e della giurisprudenza attuale del GATT, tasse e imposizioni sul ‘prodotto’ possono essere applicate al confine, ma tasse e imposizioni sul ‘processo’ in generale no”.³⁴ Ad esempio Pauwelyn dimostra che “una tassa sull’energia consumata nel produrre una tonnellata di acciaio non può essere applicata sull’acciaio importato”.³⁵

Di conseguenza ogni dazio applicato sulla base dell’impatto in termini di emissioni di carbonio di un processo produttivo violerebbe questo principio. Comunque, il comitato per la composizione delle dispute si è pronunciato a favore delle determinazioni dei processi e metodi di produzione³⁶ e dell’imposizione di aggiustamenti fiscali frontalieri sulla base dei processi fin tanto che non sono discriminatori;³⁷ tuttavia il comitato non ha chiarito se tali tasse possono essere applicate ai fattori non incorporati nel prodotto finale, come gli input di emissione di carbonio durante il processo produttivo.³⁸ E poiché la composizione delle dispute nel WTO non riconosce la giurisprudenza, l’impatto di queste regole rimane poco chiaro.

Sono state avanzate argomentazioni per cui un dazio sulle emissioni di carbonio non violerebbe il principio della nazione più favorita poiché l’aggiustamento non avverrebbe in relazione all’origine, ma in relazione al processo produttivo;³⁹ nonostante la novità di tale argomento è improbabile che venga accettato da un comitato per la composizione di una controversia del WTO poiché “verrebbe applicato solo a quei paesi che non hanno politiche di efficacia comparabile”.⁴⁰ Una misura che potrebbe anche essere inconsistente con l’Articolo I nel caso di esenzione di alcuni paesi, come i paesi meno sviluppati nel Protocollo di Kyoto.⁴¹

Il modo in cui le politiche climatiche di un paese di origine sono prese in considerazione dal paese che impone i dazi sarà un punto importante. Perfino nel caso in cui i metodi e processi di produzione fossero una base valida per il calcolo di una tariffa doganale, la misura potrebbe non di meno essere discriminatoria se applicata a livelli più elevati verso un più alto numero di paesi “non Kyoto”.

34 Pauwelyn, J cit. in nota 25, p. 19.

35 Ibid.

36 ‘US-Shrimp’, cit. in nota 30 and ‘Brazil – Measures Affecting Imports of Retreaded Tyres’, Report of the Panel, World Trade Organization, 2007, reperibile all’indirizzo <http://www.worldtradelaw.net/reports/wtopanelsfull/braziltyres%28panel%29%28full%29.pdf>.

37 ‘United States – Taxes on Petroleum and Certain Imported Substances’, Report of the Panel, World Trade Organization, 1987, reperibile all’indirizzo <http://www.worldtradelaw.net/reports/gattpanels/superfund.pdf>.

38 Cosbey, A & R Tarasofsky, ‘Climate Change, Competitiveness and Trade’, Chatham House, 2007, reperibile all’indirizzo http://www.iisd.org/pdf/2007/climate_trade_competitive.pdf.

39 Bordoff, J, cit. in nota 2, p. 15.

40 Ibid, p. 17.

41 Shoyer, A ‘WTO Background Analysis of International Provisions of US Climate Change Legislation’, Sidley Austin, reperibile all’indirizzo <http://www.wita.org/ht/a/GetDocumentAction/i/32822>, p. 2.

3.3. *Articolo III | Trattamento nazionale*

L'articolo III richiede un "trattamento nazionale" per i prodotti importati equivalente a quello per i beni prodotti localmente. Le nazioni devono accordarsi affinché "il trattamento sui prodotti importati non sia meno favorevole di quello accordato a beni simili di origine nazionale, prodotti nel rispetto di tutte le leggi, le regolamentazioni e i requisiti"⁴² e affinché "le tasse e le altre leggi, regolamentazioni, requisiti e imposizioni interne su prodotti importati o domestici non comportino una protezione per la produzione domestica".⁴³

Nel caso dei dazi sulle emissioni di carbonio è difficile stabilire se le obbligazioni a comprare dei permessi o l'imposizione di una tassa sarebbero una violazione dell'Articolo III. Alcuni precedenti hanno rilevato che le obbligazioni sul trattamento nazionale possono essere violate se i prodotti sono discriminati in base alle caratteristiche degli input.⁴⁴

Se l'articolo III venga violato dipenderà principalmente dal modo con cui ogni costo punitivo verrà aggiunto alle importazioni. Ad esempio il costo relativo all'impatto medio delle emissioni calcolato per tutti i paesi verrebbe considerato discriminatorio.⁴⁵ Per evitare la violazione del principio di trattamento nazionale un dazio sulle emissioni di carbonio dovrebbe applicare ai beni importati esattamente lo stesso costo punitivo imposto internamente.⁴⁶ Calcolarlo è virtualmente impossibile, e comunque dei precedenti saranno disponibili in breve se gli Stati Uniti contesteranno le limitazioni dell'Unione Europea in materia di biocarburanti nel contesto del WTO.⁴⁷

3.4. *Esenzioni ambientali*

Se un dazio sulle emissioni di carbonio fosse considerato discriminatorio rispetto agli Articoli I o III i governi potrebbero fare riferimento all'articolo XX che include le esenzioni ambientali.

3.4.1 *Articolo XX(g)*

L'esenzione che verrebbe con più probabilità invocata è quella dell'articolo XX (g) che riguarda le misure "relative alla conservazione di risorse naturali esauribili se tali misure sono rese efficaci in congiunzione con le restrizioni ai consumi o alla produzione domestica".⁴⁸ Ad ogni modo, il fatto che il pericolo di un cambiamento climatico causato dagli uomini sia sufficiente ad invocare un'esenzione ambientale rimane una fonte considerevole di dibattito in letteratura.

Un requisito è che le misure siano collegate alla conservazione del clima o dell'atmosfera. In un insieme di casi⁴⁹ è stato determinato che "collegato" dovrebbe essere

42 GATT, cit. in nota 27, Article III:4.

43 Ibis, Article III:1.

44 'United States – Standards for Reformulated and Conventional Gasoline', Report of the Appellate Body, World Trade Organization, 1996, reperibile all'indirizzo <http://www.worldtradelaw.net/reports/wtoab/us-gasoline%28ab%29.pdf>.

45 Houser, T et al, cit. in nota 1, p. 35.

46 Courchene, T & R Allan, cit. in nota 3, p. 63.

47 Oxley, cit. in nota 14.

48 GATT, cit. in nota 27, Article XX(g).

49 Canada – Measures Affecting Exports of Unprocessed Herring and Salmon', Report of the Panel, World

interpretato come “primariamente rivolto a” e/o come “relazione sostanziale” con la conservazione piuttosto che “necessario o essenziale” rispetto all’obiettivo.

Bordoff suggerisce che poiché i dazi avranno effetti marginali sul *carbon leakage*, esiste una relazione insufficiente per garantire un’esonazione⁵⁰ e che i dazi sulle emissioni di carbonio probabilmente non verrebbero considerati uno “strumento efficace”.⁵¹ Altri precedenti nel WTO dimostrano che la legislazione sui dazi relativi alle emissioni di carbonio non devono essere “sproporzionatamente estesi nel loro raggio d’azione in relazione all’obiettivo di policy di protezione e conservazione” dell’atmosfera e del clima.⁵² Pauwelyn suggerisce invece che a meno di lampanti protezionismi la legislazione sul cambiamento climatico potrebbe essere in grado di invocare un’esonazione⁵³. Rimane poi un legittimo punto interrogativo che circonda l’efficacia di un dazio sulle emissioni di carbonio implementato da un singolo paese e la sua limitata capacità di aggredire un problema globale. Bordoff suggerisce che “il limitato impatto dei dazi sulle emissioni totali non dovrebbe necessariamente essere considerato come un elemento contro di essi”,⁵⁴ ma ciò resta da verificare.

Alcuni si domandano se l’abbattimento del cambiamento climatico possa essere perfino considerato come conservazione di risorse naturali esauribili,⁵⁵ sebbene come argomenta Pauwelyn “sarebbe sorprendente se il WTO non accettasse che l’atmosfera del pianeta (che è lo strato di gas intorno alla Terra che regola il clima del pianeta) sia una ‘risorsa naturale esauribile’”.⁵⁶ In particolare ciò deriverebbe dal fatto che il WTO si affida ai pareri di altre agenzie specializzate delle Nazioni Unite, tra cui la World Meteorological Association il quale probabilmente si esprimerà rispetto a questo tema.

Un altro requisito è che la restrizione sulle importazioni sia fatta “in congiunzione con” restrizioni domestiche che sono state descritte come una questione di “pari opportunità” piuttosto che di identico trattamento.⁵⁷

3.4.2 Articolo XX(b)

È altresì possibile che un’esonazione sia giustificata con l’Articolo XX(b) che consente misure “necessarie per la protezione di uomini, animali, vita vegetale o salute”.⁵⁸ L’Articolo XX(b) richiede un fattore di necessità, a differenza dell’Articolo XX(g) che richiede soltanto una relazione all’obiettivo ambientale, ed è quindi più improbabile che venga invocato in difesa dei dazi sulle emissioni di carbonio in quanto significativamente più difficile da supportare.

Trade Organization 1988, reperibile all’indirizzo <http://www.worldtradelaw.net/reports/gattpanels/canadaherring.pdf> at 4.6, ‘US-Gasoline’, cit. in nota 44 and ‘US-Shrimp’, cit. in nota 30.

50 Bordoff, J, cit. in nota 2.

51 ‘US-Shrimp’, cit. in nota 30, paragrafo 26.

52 Ibid, paragrafo 141.

53 Ibid, paragrafo 141.

54 Bordoff, J, cit. in nota 2, p. 18.

55 James, S, cit. in nota 4.

56 Pauwelyn, J cit. in nota 35.

57 ‘US-Gasoline’, cit. in nota 44, p. 21.

58 GATT, cit. in nota 27, Article XX(b).

3.4.3 Cappello dell'Articolo XX

Anche se a un dazio sulle emissioni di carbonio fosse garantita l'esenzione secondo l'Articolo XX(g), rimarrebbe la necessità di soddisfare i test prescritti nella conclusione, ovvero che “non venga applicato in modo tale da costituire uno strumento di discriminazione arbitraria o ingiustificabile tra paesi dove prevalgono le stesse condizioni, o una restrizione camuffata del commercio internazionale”.⁵⁹

I requisiti presenti nel cappello sono un ostacolo considerevole da superare per qualsiasi misura e, nella giurisprudenza del Comitato d'Appello, tutte le misure che non sono state considerate coerenti con l'articolo XX hanno fallito proprio rispetto a questo requisito.⁶⁰

Sono stati identificati dei casi da parte del WTO in cui era desiderabile che i paesi si accordassero con gli esportatori in “seri negoziati trans frontaliere con l'obiettivo di concludere accordi bilaterali o multilaterali per la protezione e la conservazione” delle risorse oggetto di interesse per le esenzioni dell'articolo XX(g).⁶¹ Questo requisito potrebbe essere soddisfatto dal sistema messo in atto dal Waxman-Markey Bill per l'introduzione di tariffe solo se un accordo internazionale non fosse raggiunto entro il 2018, ma la versione in Senato del progetto di legge, e ogni legislazione simile nell'Unione Europea, dovrebbe similmente contemplare una clausola analoga.

Ed è certamente possibile che il consiglio del WTO consideri un dazio sulle emissioni di carbonio una “restrizione al commercio dissimulata” dato “l'impatto preponderante di protezione di certe imprese Usa rispetto alla riduzione globale di emissioni di gas serra”.⁶² Inoltre, dato che l'obiettivo dei dazi sulle emissioni di carbonio è chiaramente quello di influenzare le politiche ambientali di altri paesi è improbabile che un'esenzione venga garantita nei termini del Cappello.⁶³

3.5. Raggiungere la compatibilità col WTO

La compatibilità rispetto al WTO di un qualsiasi dazio sulle emissioni di carbonio rimane sconosciuta. La letteratura ha prospettive diverse in merito, facendo riferimento a decisioni differenti del WTO da parte del Comitato di Composizione delle vertenze e dei Comitati di Appello.

Ma poiché la giurisprudenza non fa sentire il suo peso nel WTO è difficile trarre conclusioni rispetto ad una misura frontaliere che attraversa così tante differenti priorità di policy, apre delle brecce potenziali negli accordi WTO e potrebbe scatenare una corsa alle esenzioni ambientali in ragione di quanto la loro interpretazione sarà estesa o ristretta.

Il solo modo in cui si potrà capire se un dazio sulle emissioni di carbonio sia conforme al WTO sarà attraverso la risoluzione di una controversia.

Comunque, se un paese intendesse provarci avrebbe bisogno per lo meno di impegnarsi con spirito collaborativo in negoziazioni con le nazioni colpite al fine di raggiungere un accordo, in quanto l'esperienza mostra che le commissioni di risoluzione delle con-

59 GATT, cit. in nota 27, Article XX.

60 Pauwelyn, J cit. in nota 37.

61 'US-Shrimp', cit. in nota 30, paragrafo 166.

62 Bordoff, J, cit. in nota 2, p. 20.

63 Cosby, A & R Tarasofsky, cit. in nota 38, p. 17.

troverse sono riluttanti ad accettare misure unilaterali a meno che non siano stati fatti dei tentativi genuini per arrivare ad un accordo.⁶⁴

Inoltre, per essere coerente con il GATT un dazio sulle emissioni di carbonio andrebbe progettato come una tassa diretta frontaliere, piuttosto che come un obbligo di acquisto di permessi,⁶⁵ i quali sarebbero considerevolmente più complessi a causa della volatilità dei prezzi.⁶⁶ Al confronto un dazio sulle emissioni di carbonio nella forma di una tassa diretta potrebbe essere imposto in un modo molto più lineare e potrebbe essere aggiunto ad ogni fase “in quanto allo spostarsi del prodotto lungo i vari passaggi le tasse imposte nei precedenti passaggi verrebbero detratte, cosicché solo le emissioni aggiunte in una data fase verrebbero colpite. Perciò, quando il prodotto raggiunge l’ultimo passaggio, la tassa è sul valore cumulativo delle emissioni di carbonio, ovvero sulla somma dell’ammontare di emissioni di carbonio emesse in ogni fase”.⁶⁷

Ma perfino nella forma di una tassa frontaliere di compensazione un dazio sulle emissioni di carbonio incontrerebbe dei problemi. Mentre imposte indirette come l’imposta sul valore aggiunto possono essere replicate ai confini nell’ambito della legislazione del WTO, ciò non permette automaticamente un aggiustamento simile per le emissioni di carbonio causate da produzioni altrove. L’Articolo II:2(a) del GATT definisce una tassa di compensazione transfrontaliera come ammissibile solo quando costituisce “un’imposizione equivalente ad una tassa interna... applicata ad un simile prodotto domestico o ad un articolo a partire dal quale il prodotto importato è stato fatto o prodotto al 100% o in parte”. E questo articolo lascia aperta la discussione in merito alla capacità di imporre un dazio sulle emissioni di carbonio in base ai processi e metodi di produzione del prodotto.

In definitiva il problema principale è che gli sforzi di riconoscere in maniera appropriata i differenti metodi di produzione degli importatori evitando discriminazioni arbitrarie rischiano di diventare un “incubo amministrativo”.⁶⁸

Di conseguenza, lungi dal porre in essere e testare un dazio sulle emissioni di carbonio in una controversia, il solo modo che può fornire delle certezze è lo sviluppo di un accordo WTO che identifichi le conseguenze di misure frontaliere che riflettano le imposizioni domestiche sulle emissioni di carbonio.

Ad oggi non sono stati fatti seri sforzi per creare un simile accordo, e rimane fonte di discussione potrebbe essere approvato. Un tale accordo sarebbe difficile da negoziare con successo poiché, in prima battuta e soprattutto, manderebbe un cattivo segnale nel momento in cui il WTO lo sanzionasse come una nuova forma di potenziale protezionismo. In secondo luogo, gli accordi WTO sono negoziati attraverso il consenso e sembra improbabile assicurarsi un consenso quando così tanti stati membri non hanno obiettivi vincolanti di riduzione delle emissioni nell’ambito del protocollo di Kyoto, e considerando che potrebbero continuare a non averne anche in un accordo post Kyoto.

64 Shoyer, A cit. in nota 41, p. 1.

65 Pauwelyn, J cit. in nota 23.

66 McKibbin, W & P Wilcoxon, cit. in nota 7, pp. 14-15.

67 Courchene, T ‘Climate Change, Competitiveness and Environmental Federalism; The Case for a Carbon Tax’, Background Document for a Canada 2020 Address, June 3, 2008, reperibile all’indirizzo http://www.irpp.org/miscpubs/archive/tjc_canada2020.pdf, pp. 9-10.

68 James, S, cit. in nota 4, p. 12.

4.1 Le complicazioni dei dazi sulle emissioni di carbonio

Al di là della loro conformità al Wto, i dazi sulle emissioni di carbonio restano uno strumento incredibilmente complicato da imporre, specialmente a causa delle preferenze per un'imposizione sulle emissioni di carbonio attuata attraverso un sistema di *cap and trade*.

Per assicurare una conformità rispetto al WTO qualsiasi dazio sulle emissioni di carbonio richiederebbe una imposizione equivalenti sui produttori domestici, il che richiederebbe “uno schema di misurazione delle emissioni di carbonio incredibilmente elaborato, creato su scala globale”.⁶⁹ Inoltre, Corcoran suggerisce che implementare questi dazi sarebbe “così complicato da diventare un pericolo per la stabilità degli scambi”.⁷⁰

Perfino i sostenitori dei dazi sulle emissioni di carbonio concedono che “i dettagli nell'implementazione sono chiaramente diabolici”⁷¹, suggerendo che per imporre in maniera appropriata dei dazi servirebbe un comitato di revisori internazionali per misurare le emissioni, che “dovrebbe essere in grado di determinare quante emissioni di carbonio sono incorporate nel trapano che è nominalmente fatto in Cina, ma che è alla fine assemblato partendo da componenti prodotti in una dozzina di altri paesi. Alcuni di questi paesi potrebbero o meno avere dei programmi di controllo delle emissioni”⁷², dando luogo a questioni sulle regole di origine.

Ad esempio “un'automobile fabbricata in Messico potrebbe avere un motore proveniente dal Brasile e l'elettronica proveniente dal Giappone. Se dobbiamo valutare in maniera appropriata, dovremmo conoscere la tassa sulle emissioni equivalente di ogni parte di ogni bene nel momento in cui il componente è stato prodotto. Se dobbiamo uscire con un dazio sulle emissioni calcolato come media ponderata, avremmo anche bisogno di conoscere quanto ogni singolo componente ha contribuito al valore complessivo del bene. Ciò varia nel tempo e fra i diversi produttori”.⁷³

Questo tipo di calcoli farebbe inoltre affidamento sul fatto che i produttori stranieri forniscano i dettagli dei loro prodotti in termini di intensità di carbonio, il che potrebbero essere un dato che non sono in grado o non vogliono fornire.⁷⁴ Come evidenzia Elizabeth Lynch, qualsiasi dato raccolto da posti come la Cina dove “l'implementazione e il rispetto a livello locale sono un perpetuo sforzo” potrebbe non essere affidabile.⁷⁵

Inoltre queste decisioni sarebbe necessario che fossero prese ai confini sia per il contenuto diretto che per quello indiretto delle importazioni, incluso il contenuto definito come parte dei metodi di processo e produzione di ogni prodotto.⁷⁶ Come evidenzia la relazione del National Trade Board “dato il numero di variabili in termini di metodi di

69 Corcoran, T, 'Blowing up the WTO', Financial Post, 1 April 2008, reperibile all'indirizzo <http://www.financialpost.com/scripts/story.html?id=fo35aef8-db1a-427a-b438-fc2597294cd7&k=90249&p=1>.

70 Ibid.

71 Courchene, T & R Allan, cit. in nota 3, p. 62.

72 Corcoran, T, cit. in nota 69

73 Levy, P 'Krugman's Carbon Fetish', The Enterprise Blog, 14 September 2009, reperibile all'indirizzo <http://blog.american.com/?p=4880>.

74 Bordoff, J, cit. in nota 2, p. 13.

75 Lynch, E 'the US Climate Change Bill: International Trade Implications & China', China Law & Policy, 7 September 2009, reperibile all'indirizzo <http://chinalawandpolicy.com/2009/09/07/the-u-s-climate-change-bill-international-tradeimplications-china/>.

76 McKibbin, W & P Wilcoxon, cit. in nota 7, p. 12.

produzione, stock di capitale, e fonti di energia, è praticamente impossibile definire in maniera accurata le emissioni incorporate nei beni al confine caso per caso senza l'assistenza di un monitoraggio e una reportistica imparziali delle emissioni nel paese di origine".⁷⁷

Saggiamente, la complessità connessa all'introduzione di una tariffa sulle emissioni di carbonio è stata la ragione che ha spinto il governo australiano a rigettarne l'uso come parte del suo *cap and trade*, sostenendo che "gli aggiustamenti frontaliери saranno nella migliore delle ipotesi difficoltosi, e nella maggior parte dei casi impraticabili. L'estensiva determinazione dell'impatto di così tanti prodotti composti da parti che attraversano così tante frontiere internazionali rende quest'esercizio praticamente impossibile".⁷⁸ A causa della complessità esiste un generale consenso in letteratura sul fatto che i dazi sulle emissioni di carbonio potrebbero ragionevolmente essere imposti solo sull'energia primaria e su prodotti di base piuttosto che sui prodotti finali.⁷⁹

In realtà tra il problema della legalità e la complessità della sua operatività i benefici dei dazi sulle emissioni di carbonio saranno probabilmente sommersi dai costi causati dalla complessità amministrativa della loro applicazione.⁸⁰

5.1 I dazi sulle emissioni di carbonio saranno efficaci?

Mettendo da parte la mancanza di certezza rispetto alla loro conformità rispetto alle regole del WTO e la complessità della loro introduzione, i dazi sulle emissioni di carbonio sono anche uno strumento di policy discutibile per rispondere al *carbon leakage* e la perdita di competitività dell'industria nazionale.

L'evidenza che supporta l'efficacia dei dazi sulle emissioni di carbonio come mezzo per fermare il *carbon leakage* è discutibile. Mentre i governi hanno sostenuto che potrebbero essere uno strumento di policy efficace, Bordoff ha rilevato come "sebbene le stime varino, la maggior parte degli studi suggerisce che all'incirca il 10% delle riduzioni di emissioni negli Stati Uniti sarà rimpiazzato da incrementi nelle emissioni nei paesi stranieri",⁸¹ l'Agenzia di protezione ambientale americana ha trovato che le emissioni degli Stati Uniti saranno ridotte solo dello 0,5% a seguito dell'introduzione di un dazio sulle emissioni di carbonio. Lynch è arrivata a conclusioni simili rilevando come standard rigorosi sulle emissioni non risulteranno necessariamente in spostamenti della produzione in paesi senza questi standard.⁸² Il Lowy Institute ha rilevato che l'impatto di "dazi sulle emissioni di carbonio sarà piccolo sulla maggioranza dei prodotti scambiati, riducendo il *carbon leakage* in maniera molto modesta, e facendo poco per proteggere industrie sottoposte alla competizione delle importazioni".⁸³

I dazi sulle emissioni di carbonio probabilmente non avranno l'effetto di spingere verso l'adozione di politiche climatiche i paesi che non ne hanno per evitare il rischio di perdere esportazioni. Colvin suggerisce che "i dazi sulle emissioni di carbonio proba-

77 Houser, T et al, cit. in nota 1, p. 34.

78 Department of Climate Change, cit. in nota 20, p. 16.

79 Lucenti, K 'Carbon tariff might be legal as a VAT', Financial Post, 30 April 2008, reperibile all'indirizzo <http://network.nationalpost.com/np/blogs/fpcomment/archive/2008/04/30/carbon-tariff-might-be-legal-as-a-vat.aspx>.

80 McKibbin, W & P Wilcoxon, cit. in nota 7, p. 20.

81 Bordoff, J, cit. in nota 2, p. 4.

82 Lynch, E cit. in nota 74, p. 107.

83 McKibbin, W & P Wilcoxon, cit. in nota 7, p. 14-15.

bilmente non incentiveranno quel tipo di innovazione o di miglioramenti nell'efficienza energetica da parte delle imprese straniere che porterebbe ad una riduzione nelle emissioni globali di carbonio". Questo poiché le misure sono insufficientemente reattive ad un incremento delle singole imprese dell'efficienza energetica dei loro processi.⁸⁴ Bordoff rinforza le conclusioni di Colvin sostenendo che "sebbene alcuni affermino che le compensazioni frontaliere indurranno i paesi in via di sviluppo ad adottare pratiche più ecologiche, solo una frazione molto piccola di prodotti (ad elevata intensità di emissioni di carbonio) fatti in Cina sono poi esportati negli Stati Uniti, cosicché un aggiustamento frontaliero da parte degli Stati Uniti sarebbe un piccolo bastone con il quale esercitare pressione sulla Cina nell'implementazione di processi produttivi più costosi e a più bassa intensità di emissioni di carbonio".⁸⁵

Indipendentemente dalla loro efficacia, l'introduzione di dazi sulle emissioni di carbonio potrebbe spingere verso misure commerciali ritorsive. Il precedente Rappresentante americano per il commercio, Susan Schwab, evidenziò come un dazio sulle emissioni di carbonio avrebbe spinto verso misure commerciali ritorsive i partner commerciali che potrebbero "trascinarsi a lungo prima che qualsiasi potenziale controversia trovasse conclusione presso il WTO".⁸⁶ James identifica correttamente come i paesi, in particolare gli Stati Uniti, si troverebbero "diplomaticamente isolati, proprio nel momento in cui cercano di incoraggiare una più stretta cooperazione internazionale per combattere il cambiamento climatico"⁸⁷ se introducessero un dazio sulle emissioni di carbonio. E queste preoccupazioni sono supportate dalle affermazioni del Rappresentante cinese per il commercio, Zhang Xiangchen, il quale ha affermato di recente che le ritorsioni della Cina sarebbero inevitabili se gli Stati Uniti imponessero dazi sulle emissioni di carbonio.⁸⁸

I dazi sul carbonio sono chiaramente uno strumento di policy blando nell'affrontare il *carbon leakage*, specialmente se confrontati con i costi che imporrebbero.

6.1 Il costo dei dazi sulle emissioni di carbonio

I costi finanziari finali dell'imposizione di dazi sulle emissioni di carbonio sono sconosciuti. Uno studio del Samsung Economic Research Institute ha stimato che "se fosse imposta una tassa frontaliere sulle emissioni di carbonio in Sud Corea, le esportazioni cadrebbero del 3,9% su base annua, pari ad un costo di 4,3 miliardi di dollari all'anno".⁸⁹

Ma alcune valutazioni di una potenziale tariffa doganale sulle emissioni di carbonio possono essere fatte. La Tabella 1 include i dati calcolati per il costo approssimativo di un dazio sulle emissioni di carbonio considerato rispetto ad una produzione negli Stati

84 Colvin, J 'Obama v Krugman: Five Reasons the President's Right on Carbon Tariffs', The Huffington Post, 16 settembre 2009, reperibile all'indirizzo http://www.huffingtonpost.com/jake-colvin/obama-vs-krugman-five-rea_b_287634.html.

85 Bordoff, J, cit. in nota 2, p. 5.

86 Schwab, S, Lettera a Joe Barton, 4 marzo 2008, reperibile all'indirizzo http://commontragedies.files.wordpress.com/2008/03/document_daily_01.pdf.

87 James, S, cit. in nota 4, p. 13.

88 Stanway, D & W Lan, 'Carbon tariff proposals unworkable – China WTO rep', Reuters, 29 ottobre 2009, reperibile all'indirizzo <http://www.reuters.com/article/latestCrisis/idUSPEK8535>.

89 Chan, Y 'South Korea pledges to set carbon emissions target for 2020', BusinessGreen.com, 4 agosto 2009, reperibile all'indirizzo <http://www.businessgreen.com/business-green/news/2247203/south-korea-pledges-set>.

Uniti. Il livello del dazio per i cinque prodotti ad alta intensità di emissioni di carbonio selezionati (acciaio, alluminio, prodotti chimici, carta e cemento) è basato sui dati relativi alle importazioni negli Stati Uniti da tutti i paesi, con l'esclusione dei paesi presenti nell'Annex B del Protocollo di Kyoto, cioè i paesi industrializzati soggetti a vincoli per la riduzione delle emissioni. Sulla base dei calcoli per questi soli cinque prodotti gli Stati Uniti dovrebbero imporre un dazio sulle emissioni di carbonio del valore di oltre \$8,6 miliardi per compensare il costo di un'imposizione domestica sulle emissioni di carbonio, in cui la maggior parte del carico graverebbe sulle importazioni dall'Asia. Considerando che il valore totale delle importazioni è di oltre 80,5 miliardi di dollari, un dazio di 8,6 miliardi è equivalente ad una media del 10,5%.

TABELLA 1

Dazi sulle emissioni di carbonio

per una selezione di prodotti ad alta intensità di emissioni di carbonio divisi per regioni, escludendo i paesi vincolati al rispetto del protocollo di Kyoto, USD\$

Region	Steel	Aluminium	Chemicals	Paper	Cement	Regional total
Africa	\$137,645,268	\$35,980,980	\$117,267,453	\$3,270,453	\$3,373,118	\$297,537,272
Asia	\$2,629,261,153	\$431,615,953	\$1,340,219,110	\$381,951,943	\$257,062,488	\$5,040,110,647
Caribbean	\$79,146,458	\$2,597,631	\$453,628,979	\$1,049,693	\$1,299,259	\$537,722,020
Central America	\$1,759,663	\$10,300	\$1,793,206	\$1,437,235	\$2,206,665	\$7,207,069
Europe	\$139,402,107	\$13,454,318	\$80,115,697	\$582,981	\$54,094,041	\$287,649,144
Middle East	\$21,502,589	\$66,440,455	\$117,937,443	\$5,858,471	\$15,925,654	\$227,664,612
North America	\$609,601,422	\$141,020,748	\$144,084,602	\$77,596,905	\$57,101,719	\$1,029,405,396
Oceania & Australia	\$4,583,323	\$5,711	\$6,545	\$11,908	\$33,425	\$4,640,912
South America	\$513,817,541	\$224,084,969	\$342,054,539	\$81,399,500	\$97,882,799	\$1,259,239,348
Global total						\$8,691,176,420

Fonte: Calcoli dell'Institute of Public Affairs, metodologia evidenziata nell'Appendice.

Il costo potrebbe essere più di un semplice innalzamento del prezzo delle importazioni nei paesi che hanno imposizioni interne sulle emissioni di carbonio. In una filiera globale Wolfram valuta come un dazio sulle emissioni di carbonio possa colpire proprio quelle industrie che vorrebbe proteggere, attraverso l'aggravio del costo di quei beni importati dalla Cina che possono essere componenti ed input produttivi nei paesi industrializzati. Il costo di procedere in questo senso riduce ulteriormente la competitività dei beni prodotti in questi paesi rispetto a quelli che ne sono privi. In particolare industrie come quella automobilistica che fanno parte di una supply chain globale “dovranno pagare dei dazi sull'acciaio e su ogni componente che acquistano dalla Cina... facendo salire il costo di produzione negli Stati Uniti rispetto ad altri luoghi. Un dazio sulle emissioni di carbonio porta inoltre all'introduzione di dazi ritorsivi sui beni che esportiamo verso altri paesi. Poiché la Cina sarà uno dei maggiori consumatori di automobili nel prossimo decennio, ci assicuriamo che General Motors, Ford e Chrysler non avranno altra scelta se non quella di produrre automobili in Cina, al fine di essere competitive su quel mercato”.⁹⁰ Altri rapporti hanno rilevato che “i dazi sulle emissioni di carbonio potrebbero dare una spinta all'inflazione e rovesciare la marcia verso la delocalizzazione in quanto i produttori che si sono trasferiti verso paesi come la Cina tornerebbero a casa in contesti a maggiore efficienza energetica”.⁹¹

90 Wolfram, G 'Government intervention may have unintended consequences to US industries', Mlive.com, 20 ottobre 2009, reperibile all'indirizzo http://blog.mlive.com/readreact/2009/10/post_2.html.

91 Rubin, J & B Tal, 'The Carbon Tariff', CIBC World Markets Inc, Economics & Strategy Report, 27 marzo 2008, reperibile all'indirizzo http://research.cibcwm.com/economic_public/download/smaro8.pdf e Thorpe, J 'Possible carbon tariffs could have an impact on growth: report', *National Post*, 27 marzo 2008, reperibile all'indirizzo <http://www.nationalpost.com/news/world/story.html?id=404233>.

Conclusioni

Nonostante la retorica in loro favore, c'è chiaramente una sottostima da parte dei decisori politici in merito al valore dei dazi sulle emissioni di carbonio.

I dazi sono stati raccomandati come uno strumento di policy per assistere le industrie domestiche esposte al costo di un'imposizione sulle emissioni di carbonio attraverso uno schema di *cap and trade* nel competere con quelle importazioni che non lo sono, e il possibile rischio di dispersione delle emissioni di carbonio come conseguenza. Ma la ricerca mostra che i dazi sulle emissioni di carbonio non sono uno strumento di policy efficace per compensare il *carbon leakage*.

Inoltre, l'introduzione di dazi sulle emissioni di carbonio aprirà probabilmente una breccia nelle obbligazioni dei membri del WTO, con la violazione del principio di nazione più favorita e l'obbligo di trattamenti nazionali. E rimane poco chiaro se le esenzioni ambientali copriranno queste violazioni.

Invece la strada più probabile per l'introduzione di dazi sulle emissioni di carbonio in regola con il WTO sarà attraverso la negoziazione separata di un nuovo accordo WTO. Ma qualsiasi accordo è ad alto rischio di non passare visto che il modello decisionale del WTO è basato sul consenso.

La ricerca inoltre mostra che l'implementazione pratica di dazi sulle emissioni di carbonio è un incubo, e può essere realisticamente introdotta solo come un tasso di compensazione frontaliera che confligge fortemente con il corrente disegno di imposizione sulle emissioni di carbonio attraverso un *cap and trade*.

Anche se un dazio sulle emissioni di carbonio operasse come una compensazione frontaliera la capacità di definire la componente di emissioni di carbonio e il livello di applicazione della tassa richiederebbe una regolamentazione e un carico amministrativo assolutamente sproporzionato rispetto al beneficio di un simile schema.

E sebbene non ci siano stime concrete del costo imposto da un dazio sulle emissioni di carbonio, una valutazione conservativa di un possibile dazio negli Stati Uniti su soli cinque prodotti ad alta intensità di emissioni di carbonio ci dice che questo sarebbe equivalente ad una nuova imposizione del 10,5% del valore di 8,6 miliardi di dollari all'anno.

Invece di essere una soluzione per le conseguenze che una regolazione delle emissioni avrebbe sul commercio internazionale, i dazi sulle emissioni di carbonio probabilmente infliggeranno solo ulteriori danni. Non sono uno strumento efficace per raggiungere il risultato desiderato e portano con sé costi sostanziali che eccedono di parecchio i loro benefici.

8.1. Appendice | Metodologia del calcolo di un dazio sulle emissioni di carbonio

La stima del costo di un dazio sulle emissioni di carbonio su cinque prodotti selezionati è basata su dati forniti dal Peterson Institute, dal TradeStats Express del governo degli Stati Uniti e dalla Heritage Foundation.

Nella sua relazione *Levelling the carbon playing field* il Peterson Institute ha evidenziato una serie di prodotti americani ad alta intensità di emissioni di carbonio e le loro principali fonti di emissioni attraverso il consumo di energia e il contributo dell'energia come percentuale del prezzo totale.

Dal Trade Stats Express sono stati desunti i valori per tutte le importazioni di questi prodotti da tutti i paesi, con l'esclusione di quelli con obiettivi vincolanti in termini di

riduzione delle emissioni nell'ambito del Protocollo di Kyoto. I dati del TradeStats selezionati per ogni categoria sono disponibili nella Tabella 2.

TABELLA 2

Classificazioni TradeStats

per cinque beni alta intensità di emissioni di carbonio, e l'energia impiegata come contributo del valore

Category	TradeStats Specific classification	Peterson Institute energy share
Steel	72 – Iron and steel	11.62%
	73 – Articles of iron and steel	11.62%
Aluminium	76 – Aluminium and articles thereof	19.83%
Chemicals	28 – Inorganic chemicals, precious and rare earth metals & radioactive compounds	16.64%
	29 – Organic chemicals	11.47%
	38 – Miscellaneous chemical products	4.28%
Paper	48 – Paper & paperboard & articles	7.27%
	49 – Printed books, newspaper etc; Manuscripts etc	7.27%
	47 – Wood pulp etc; Recovered (Waste & scrap)	7.27%
Cement	68 - Cement (Includes art of stone, plaster, cement, asbestos, mica, etc.).	16.58%

La quota energetica per i componenti chimici inorganici, i metalli preziosi e radioattivi è la media per tutta i materiali chimici inorganici.

La quota di energia per i prodotti chimici eterogenei era la quota standard per tutti i prodotti chimici

Questi valori sono stati moltiplicati per la percentuale rilevante di energia espressa come contributo al costo finale del prodotto fornito dal Peterson Institute. Questo calcolo ha fornito un'approssimazione del costo dell'energia per tutte queste importazioni negli Stati Uniti.

Il risultato è stato poi moltiplicato per l'incremento stimato dalla Heritage Foundation⁹² nel costo dell'elettricità causato dall'introduzione di uno schema di *cap and trade*, che si stima essere il principale componente energetico di questi prodotti. I valori rimanenti sono un'approssimazione dell'incremento di costo complessivo di questi cinque prodotti che sarebbero richiesti per riflettere l'incremento nel costo se fossero esposti alle imposizioni interne sulle emissioni di carbonio negli Stati Uniti.

92 Heritage Foundation calculations were based on data from IHS/Global Insight Energy Modelling.

Bibliografia

- Alberts, S 'US Climate bill would be 'disaster'', *National Post*, 14 maggio 2009, reperibile all'indirizzo <http://www.nationalpost.com/news/canada/story.html?id=1593753>.
- 'American Clean Energy and Security Act of 2009', testo approvato il 26 giugno 2009, reperibile all'indirizzo <http://thomas.loc.gov/cgi-bin/query/D?c111:2:./temp/~c111jmKy2L:>.
- Bergsten, F & L Wallach, 'Cooling the Planet without Chilling Trade', *Washington Post*, 14 novembre 2009, reperibile all'indirizzo http://www.washingtonpost.com/wpdyn/content/article/2009/11/12/AR200911209923_2.html?sid=ST200911209956.
- Bordoff, J 'International Trade Law and the Economics of Climate Policy: Evaluating the legality and effectiveness of proposals to address competitiveness and leakage concerns', di prossima pubblicazione in *Climate Change, Trade and Competitiveness: Is a Collision Inevitable?*, Brookings Global Economy and Development, 2008, reperibile all'indirizzo http://www.brookings.edu/events/2008/~media/Files/events/2008/0609_climate_trade/2008_bordoff.pdf.
- 'Brazil – Measures Affecting Imports of Retreaded Tyres', Report of the Panel, World Trade Organization, 2007, reperibile all'indirizzo <http://www.worldtradelaw.net/reports/wtopanelsfull/brazil-tyres%28panel%29%28full%29.pdf>.
- Broder, J 'Obama Opposes Trade Sanctions in Climate Bill', *New York Times*, 28 giugno 2009, reperibile all'indirizzo http://www.nytimes.com/2009/06/29/us/politics/29climate.html?_r=3&hp.
- 'Canada – Measures Affecting Exports of Unprocessed Herring and Salmon', Report of the Panel, World Trade Organization 1988, reperibile all'indirizzo <http://www.worldtradelaw.net/reports/gattpanels/canadaherring.pdf>.
- 'Carbon Pollution Reduction Scheme: Australia's Low Pollution Future', Department of Climate Change, 2008, reperibile all'indirizzo <http://www.climatechange.gov.au/publications/cprs/whitepaper/cprs-whitepaper.aspx>, Volume 2, Chapter 12.
- Chan, Y 'South Korea pledges to set carbon emissions target for 2020', *BusinessGreen.com*, 4 agosto 2009, reperibile all'indirizzo <http://www.businessgreen.com/business-green/news/2247203/southkorea-pledges-set>.
- Charnovitz, S 'The Law of Environmental PPMs in the WTO: Debunking the Myth of Illegality', *Yale Journal of International Law*, 2002, vol. 27 no. 59 pp. 59-110.
- 'Clean Energy Jobs and American Power Act' as Introduced 30 September 2009, reperibile all'indirizzo <http://kerry.senate.gov/cleanenergyjobsandamericanpower/pdf/SectionbySection-Summary.pdf>, paragrafo 765.
- Colvin, J 'Obama v Krugman: Five Reasons the President's Right on Carbon Tariffs', *The Huffington Post*, 16 settembre 2009, reperibile all'indirizzo http://www.huffingtonpost.com/jakecolvin/obama-vs-krugman-five-rea_b_287634.html.
- Corcoran, T, 'Blowing up the WTO', *Financial Post*, 1 April 2008, reperibile all'indirizzo <http://www.financialpost.com/scripts/story.html?id=f035aef8-db1a-427a-b438-fc2597294cd7&k=90249&p=1>.
- Cosbey, A 'Border Carbon Adjustment', Background Paper, International Institute for Sustainable Development, 2008, reperibile all'indirizzo http://www.iisd.org/pdf/2008/cph_trade_climate_border_carbon.pdf.
- Cosbey, A & R Tarasofsky, 'Climate Change, Competitiveness and Trade', Chatham House, 2007, reperibile all'indirizzo http://www.iisd.org/pdf/2007/climate_trade_competitive.pdf.
- Courchene, T 'Climate Change, Competitiveness and Environmental Federalism; The Case for a Carbon Tax', Background Document for a Canada 2020 Address, 3 giugno 2008, reperibile all'indirizzo http://www.irpp.org/miscpubs/archive/tjc_canada2020.pdf.
- Courchene, T & R Allan, 'Climate Change: The Case for A Carbon Tariff/Tax', Policy Options, marzo 2008, pp. 59-64, reperibile all'indirizzo <http://www.irpp.org/po/archive/mar08/courchene.pdf>.

- Deal, T 'WTO Rules and Procedures and their Implication for the Kyoto Protocol', A discussion paper, United States Council for International Business, 2008, reperibile all'indirizzo <http://www.uscib.org/index.asp?documentID=2323>.
- De Cendra, J 'Can Emissions Trading Schemes be coupled with Border Tax Adjustments? An Analysis via-a-vis WTO Law', *Review of European Community and International Environmental Law*, 2006, vol. 15, no. 2, pp. 131-145.
- Department of Foreign Affairs & Trade (DFAT), 'Trade Topics: Quarterly Statistics', dati relativi al trimestre dicembre 2008, 2009, reperibile all'indirizzo http://www.dfat.gov.au/publications/statspubs/downloads/trade_topics_december_quarter_2008.pdf.
- 'Dominican Republic – Measures Affecting the Importation and Internal Sale of Cigarettes', Report of the Appellate Body, World Trade Organization, 2005, retrieved reperibile all'indirizzo [www.worldtradelaw.net/reports/wtoab/dr-cigarettes\(ab\).doc](http://www.worldtradelaw.net/reports/wtoab/dr-cigarettes(ab).doc), paragrafo 96.
- Ellerman, D & P Joskow, 'The European Union's Emissions Trading System in Perspective', Massachusetts Institute of Technology, reperibile all'indirizzo <http://www.pewclimate.org/docUploads/EU-ETS-In-Perspective-Report.pdf>.
- EPA Analysis of the Lieberman-Warner Climate Security Act of 2008, s2191 in 11th Congress, 14 marzo 2008 reperibile all'indirizzo http://www.epa.gov/climatechange/downloads/s2191_EPA_Analysis.pdf.
- 'European Communities – Measures Affecting Asbestos and Asbestos-Containing Products', Report of the Appellate Body, World Trade Organization, 2001, reperibile all'indirizzo <http://www.worldtradelaw.net/reports/wtoab/ec-asbestos%28ab%29.pdf>.
- Houser, T et al, 'Leveling the Carbon Playing Field: International Competition and US Climate Policy Design', Peterson Institute for International Economics, World Resources Institute, 2008, reperibile all'indirizzo http://pdf.wri.org/leveling_the_carbon_playing_field.pdf.
- 'International Energy Outlook 2009', Official Energy Statistics from the US Government, Energy Information Administration, Figure 22, reperibile all'indirizzo http://www.eia.doe.gov/oiaf/ieo/graphic_data_world.html.
- IPCC Fourth Assessment Report, 'Mitigation of Climate Change', Intergovernmental Panel on Climate Change, reperibile all'indirizzo <http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/wg3/ar4-wg3-chapter11.pdf>.
- James, S 'A Harsh Climate for Trade: How Climate Change Proposals Threaten Global Commerce', Trade Policy Analysis, CATO Institute, settembre 2009, n. 41, reperibile all'indirizzo <http://www.freetrade.org/files/pubs/pas/tpa-041.pdf>.
- 'Japan – Customs Duties, Taxes and Labelling Practices on Imported Wines and Alcoholic Beverages', Report of the Panel, World Trade Organization, 1987, reperibile all'indirizzo <http://www.worldtradelaw.net/reports/gattpanels/japanliquor.pdf>.
- Johnson, K 'Trade Tensions: Sen. Baucus Says Climate Bill Must Protect US Industry', The Wall Street Journal, 10 novembre 2009, reperibile all'indirizzo <http://blogs.wsj.com/environmentalcapital/2009/11/10/trade-tensions-sen-baucus-says-climatebill-must-protect-us-industry/>.
- Knappenberger, C 'Climate Impacts of Waxman-Markey (the IPCC-based arithmetic of no gain)', Master Resource, 6 maggio 2009, reperibile all'indirizzo <http://masterresource.org/?p=2355>.
- Kreutzer, D. W., Campbell K. A., Beach, W., Lieberman, B & Loris, N. D., 'The economic consequences of Waxman-Markey: An analysis of the American Clean Energy and Security Act of 2009', Heritage Center for Data Analysis, Heritage Foundation, 2009, Washington DC, United States of America, reperibile all'indirizzo http://www.heritage.org/Research/EnergyandEnvironment/upload/CDA_09-041.pdf.
- 'Labor rebuffs green tariff plan', *The Australian*, 30 luglio 2009, reperibile all'indirizzo <http://www.theaustralian.com.au/news/breaking-news/labor-rebuffs-green-tariff-plan/storyfn3dxi-ty-1225756520421>.

- Levi, M 'The dangers of a carbon trade war', *The Boston Globe*, 12 agosto 2009, reperibile all'indirizzo http://www.boston.com/bostonglobe/editorial_opinion/oped/articles/2009/08/12/the_dangers_of_a_carbon_trade_war/.
- Levy, P 'Krugman's Carbon Fetish', *The Enterprise Blog*, 14 settembre 2009, reperibile all'indirizzo <http://blog.american.com/?p=4880>.
- Lincicome, S 'Germany Hates on Carbon Tariffs', blog di Scott Lincicome, 26 luglio 2009, reperibile all'indirizzo <http://lincicome.blogspot.com/2009/07/germany-hates-on-carbon-tariffs.html>.
- Loris, N 'An Inconvenient Tariff', *Beijing Review*, 30 luglio 2009, reperibile all'indirizzo http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2009-07/24/content_209036.htm.
- Lucenti, K 'Carbon tariff might be legal as a VAT', *Financial Post*, 30 aprile 2008, reperibile all'indirizzo <http://network.nationalpost.com/np/blogs/fpcomment/archive/2008/04/30/carbon-tariff-mightbe-legal-as-a-vat.aspx>.
- Lynch, E 'the US Climate Change Bill: International Trade Implications & China', *China Law & Policy*, 7 settembre 2009, reperibile all'indirizzo <http://chinalawandpolicy.com/2009/09/07/the-u-s-climate-change-bill-international-trade-implications-china/>.
- McKibbin, W & P Wilcoxon, 'The Economic and Environmental Effects of Border Tax Adjustments for Climate Policy', *International Economics*, Lowy Institute for International Policy, febbraio 2009, no. 109 reperibile all'indirizzo <http://www.lowyinstitute.org/Publication.asp?pid=978>.
- Michaels, P & S James, 'Cap-and-Trade War', *National Review (Online)*, The CATO Institute, 17 novembre 2009 reperibile all'indirizzo http://www.cato.org/pub_display.php?pub_id=10313.
- Morgenstern, R et al., 'Competitiveness Impacts of Carbon Dioxide Pricing Policies on Manufacturing', *Resources for the Future*, Issue Brief 7, reperibile all'indirizzo http://www.rff.org/rff/Publications/upload/31811_1.pdf.
- National Board of Trade, 'Climate and Trade Policy – Harmony or Conflict?', settembre 2004, reperibile all'indirizzo <http://www.maanystavat.fi/online/Climate%20and%20trade%20rules%20harmony%20or%20conflict.pdf>.
- Oxley, A 'Oxley: Bill Could Create a Trade War', *Roll Call*, 9 novembre 2009, reperibile all'indirizzo https://secure.rollcall.com/features/Mission-Ahead_Copenhagen/ma_energy/40313-1.html.
- Parker, L & J Blodgett, 'Carbon leakage and trade', Report for Congress, Congressional Research Service, 2008 reperibile all'indirizzo <http://www.fas.org/sgp/crs/misc/R40100.pdf>.
- Pauwelyn, J 'US Federal Climate Policy and Competitiveness Concerns: The Limits and Options of International Trade Law', *Nicholas Institute for Environmental Policy Solutions*, 2007, reperibile all'indirizzo <http://nicholas.duke.edu/institute/internationaltradelaw.pdf>.
- Power, S 'US Official Expects Commitment to Climate Financing', *The Wall Street Journal*, 17 novembre 2009, reperibile all'indirizzo http://online.wsj.com/article/SB125847489735152229.html?mod=googlenews_wsj.
- Rubin, J & B Tal, 'The Carbon Tariff', *CIBC World Markets Inc, Economics & Strategy Report*, 27 marzo 2008, reperibile all'indirizzo http://research.cibcwm.com/economic_public/download/smaro8.pdf.
- Schwab, S, Letter to Honorable Joe Barton, 4 marzo 2008, reperibile all'indirizzo http://commontragedies.files.wordpress.com/2008/03/document_daily_01.pdf.
- Shanley, M and I Wissenbach, 'Germany calls carbon tariffs "eco-imperialism"', *Reuters*, 24 luglio 2009, reperibile all'indirizzo http://www.reuters.com/article/internal_ReutersNewsRoom_BehindTheScenes_MOLT/idUSTRE56N1Rj20090724.
- Shoyer, A 'WTO Background Analysis of International Provisions of US Climate Change Legislation', *Sidley Austin*, reperibile all'indirizzo <http://www.wita.org/ht/a/GetDocumentAction/i/32822>.
- Stanway, D & W Lan, 'Carbon tariff proposals unworkable – China WTO rep', *Reuters*, 29 ottobre 2009, reperibile all'indirizzo <http://www.reuters.com/article/latestCrisis/idUSPEK8535>.

- The General Agreement on Tariffs and Trade 1947 (GATT), in 'The Legal Texts – The Results of the Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations', World Trade Organization, Cambridge University Press, 2007, pp. 424-492.
- Thorpe, J 'Possible carbon tariffs could have an impact on growth: report', *National Post*, 27 marzo 2008, reperibile all'indirizzo <http://www.nationalpost.com/news/world/story.html?id=404233>.
- TradeStats Express, US Department of Commerce, reperibile all'indirizzo <http://tse.export.gov/ITAHome.aspx?UniqueURL=sl4bmajomlqfxg45ppbfbyv-2009-11-26-23-54-33>.
- 'United States – Import Prohibition of Certain Shrimp and Shrimp Products', Report of the Appellate Body, World Trade Organization, 1998 reperibile all'indirizzo <http://www.worldtradelaw.net/reports/wtoab/us-shrimp%28ab%29.pdf>.
- 'United States – Restrictions on Imports of Tuna', Report of the Panel, World Trade Organization, 1991, reperibile all'indirizzo <http://www.worldtradelaw.net/reports/gattpanels/tunadolphinl.pdf>.
- 'United States – Standards for Reformulated and Conventional Gasoline', Report of the Appellate Body, World Trade Organization, 1996, reperibile all'indirizzo <http://www.worldtradelaw.net/reports/wtoab/us-gasoline%28ab%29.pdf>.
- 'United States – Taxes on Automobiles', Report of the Panel, World Trade Organisation, 1994, reperibile all'indirizzo <http://www.worldtradelaw.net/reports/gattpanels/us-autotaxes.pdf>.
- 'United States – Taxes on Petroleum and Certain Imported Substances', Report of the Panel, World Trade Organization, 1987, reperibile all'indirizzo <http://www.worldtradelaw.net/reports/gattpanels/superfund.pdf>.
- Quick, R 'Border Tax Adjustment to Combat Carbon Leakage: A Myth', *Global Trade and Customs Journal*, Volume 4, n. 11/12, 2009, pp. 353-357.
- Wolfram, G 'Government intervention may have unintended consequences to US industries', *Mlive.com*, 20 ottobre 2009, reperibile all'indirizzo http://blog.mlive.com/readreact/2009/10/post_2.html.
- WTO News Items, 'Lamy: Global problems do not respond to unilateral fixes; Copenhagen must be our focus', World Trade Organization, 26 giugno 2009, reperibile all'indirizzo http://www.wto.org/english/news_e/news09_e/dgpl_29jun09_e.htm.
- Wynn, G 'EU Considers Carbon Tariff as Part of Climate Push', *Reuters*, 7 gennaio 2008, reperibile all'indirizzo <http://www.planetark.com/dailynewsstory.cfm/newsid/46275/story.htm>.
- Yglesias, M 'Making China Part of the Solution', *Yglesias (Blog)*, 16 maggio 2009, reperibile all'indirizzo <http://yglesias.thinkprogress.org/archives/2009/05/making-china-part-of-the-solution.php>.
- Yu, V 'New Climate Protectionism: Analysis of the trade measures in the US climate bill', *South Bulletin*, Issue 40, 10 settembre 2009, pp. 5-7.

IBL Briefing Paper

CHI SIAMO

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

COSA VOGLIAMO

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.

I BRIEFING PAPER

I "Briefing Papers" dell'Istituto Bruno Leoni vogliono mettere a disposizione di tutti, e in particolare dei professionisti dell'informazione, un punto di vista originale e coerentemente liberale su questioni d'attualità di sicuro interesse. I Briefing Papers vengono pubblicati e divulgati ogni mese. Essi sono liberamente scaricabili dal sito www.brunoleoni.it.