



19 novembre 2025

Revisione dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (ordinanza sulle emissioni di CO₂) al 1° gennaio 2026

Rapporto sui risultati della procedura di consultazione



Indice

1	Introduzione	3
2	Oggetto della procedura di consultazione.....	5
3	Osservazioni generali sui pareri pervenuti.....	6
3.1	Sostanziale approvazione / respingimento del progetto	6
3.2	Osservazioni generali	7
3.2.1	Osservazioni generali sull'obiettivo di riduzione del CO ₂ per i parchi veicoli nuovi	8
3.2.2	Osservazioni generali sugli impianti partecipanti al SSQE.....	9
3.2.3	Osservazioni generali sul SSQE nel trasporto aereo	10
4	Pareri su singoli articoli.....	12
4.1	Prescrizioni sulle emissioni di CO ₂ per i veicoli nuovi.....	12
4.2	Sistema di scambio di quote di emissioni per gestori di impianti.....	14
4.2.1	Efficienza individuale in termini di emissioni di gas serra.....	14
4.2.2	Calcolo dei diritti di emissione da assegnare a titolo gratuito per i gestori di impianti nel SSQE	15
4.3	Sistema di scambio di quote di emissione per operatori di aeromobili.....	17
4.3.1	Stralcio delle disposizioni concernenti l'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione	17
4.3.2	Assegnazione di diritti di emissione a titolo gratuito per l'utilizzo di carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni (SAF).....	17
4.3.3	Calcolo della quantità massima di diritti di emissione disponibili e della quantità di diritti di emissione da assegnare a titolo gratuito per gli operatori di aeromobili	19
4.4	Nuova base di calcolo della restituzione parziale della tassa sul CO ₂	20
4.5	Assegnazione di diritti di emissione a titolo gratuito a partire dal 2026	21
4.6	Strumento di compensazione e attestati	22
5	Allegato	23

1 Introduzione

Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC ha indetto una procedura di consultazione concernente la revisione dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (ordinanza sul CO₂) il 25 marzo 2025. La procedura di consultazione si è conclusa il 2 luglio 2025. L'ordinanza sul CO₂ riveduta entra in vigore il 1° gennaio 2026. Sono stati invitati ad esprimersi in merito i Cantoni, la Conferenza dei Governi cantonali (CdC), i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna e dell'economia nonché altri ambienti interessati. Entro il termine stabilito sono pervenuti complessivamente 22 pareri dai Cantoni, quattro dai partiti, due dalle associazioni mantello e altri 38 da persone e organizzazioni interessate. Cinque attori consultati hanno invece rinunciato a esprimere un parere. I partecipanti alla consultazione sono riportati nell'

Allegato.

I pareri hanno potuto essere trasmessi online tramite «Consultations», la piattaforma dell'Amministrazione federale per la gestione delle procedure di consultazione¹, dove sono pervenuti direttamente 17 dei 66 pareri.

Il presente rapporto informa in merito ai pareri ricevuti e ne sintetizza i contenuti essenziali, senza pretesa di esaustività. Per le motivazioni dettagliate dei partecipanti si rimanda alla versione originale dei pareri. Secondo l'articolo 9 capoverso 1 della legge sulla consultazione², i pareri dei partecipanti sono pubblicati unitamente agli altri documenti posti in consultazione sulla piattaforma di pubblicazione del diritto federale³.

¹ [Consultations](#)

² RS 172.061

³ www.fedlex.admin.ch > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2025 > DATEC

2 Oggetto della procedura di consultazione

Il sistema svizzero di scambio di quote di emissioni (SSQE) limita le emissioni degli impianti industriali a maggiori emissioni di gas serra e del trasporto aereo e consente ai partecipanti una riduzione efficiente delle emissioni in termini di economia di mercato. I partecipanti sono esentati dalla tassa sul CO₂. Dal 2020 il SSQE svizzero è stato collegato con quello dell'Unione europea (UE) affinché le imprese svizzere possano partecipare al mercato europeo e avere le stesse opportunità rispetto ai concorrenti. Il collegamento tra i due sistemi si basa sul principio dell'equivalenza e in virtù di esso le merci originarie della Svizzera sono escluse dal meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere dell'UE (Carbon Border Adjustment Mechanism, EU-CBAM).

Il progresso tecnologico ha indotto a introdurre regole più severe nel sistema europeo di scambio delle quote di emissioni (SSQE dell'UE) a partire dal 2026, per esempio nel calcolo dei diritti di emissione assegnabili a titolo gratuito. Per preservare il collegamento tra i due sistemi e le eccezioni, la Svizzera deve modificare l'ordinanza sul CO₂⁴ per il periodo 2026–2030. Per i gestori di impianti che partecipano al SSQE, la revisione prevede un inasprimento delle regole di calcolo per l'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione. Conformemente alle corrispondenti disposizioni dell'UE, la revisione promuove l'utilizzo di carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni (SAF) per assicurare condizioni di concorrenza analoghe.

Sono inoltre apportate modifiche puntuali agli strumenti previsti dalla legge sul CO₂⁵, tra cui le prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti, nel cui campo di applicazione sarà determinante il peso massimo tecnicamente ammesso dal costruttore anziché il peso totale ammesso per la circolazione stradale, nonché la modifica del calcolo delle riduzioni di emissioni dalle reti termiche (p. es. il teleriscaldamento) nel quadro dell'obbligo di compensazione per le imprese che importano carburanti.

Le basi giuridiche della presente revisione sono la legge sul CO₂ in vigore dal 2025 e -l'accordo tra la Svizzera e l'UE sui sistemi di scambio di quote di emissioni⁶.

⁴ RS 641.711

⁵ RS 641.71

⁶ Accordo tra la Confederazione Svizzera e l'Unione europea sul collegamento dei rispettivi sistemi di scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra, RS 0.814.011.268

3 Osservazioni generali sui pareri pervenuti

3.1 Sostanziale approvazione / respingimento del progetto

Diversi Cantoni accolgono con favore il progetto: i **Cantoni Appenzello Interno (AI), Basilea Campagna (BL), Basilea Città (BS), Berna (BE), Friburgo (FR), Ginevra (GE), Grigioni (GR), Lucerna (LU), Neuchâtel (NE), Sciaffusa (SH), Svitto (SZ) e Turgovia (TG)** lo approvano esplicitamente. I Cantoni **Nidvaldo (NW), Obvaldo (OW), Vallese (VS), Vaud (VD) e Zurigo (ZH)** esprimono un parere nel complesso neutrale, tuttavia **NW e ZH** sostengono che le proposte modifiche in relazione al collegamento tra il SSQE svizzero e quello dell'UE siano condivisibili. I **Cantoni OW, VD e VS** comunicano di non avere osservazioni particolari in merito al progetto. Il **Cantone OW** constata che la revisione comporta costi aggiuntivi per i settori industriali che partecipano al SSQE⁷.

I **Verdi** non esprimono un parere esplicito sull'intero progetto. Il **Centro** manifesta il suo sostanziale consenso, mentre il **Partito socialista svizzero (PSS)** lo approva nell'ottica di un'esecuzione condivisibile della legislazione europea. L'**Unione democratica di centro (UDC)** respinge la revisione dell'ordinanza sul CO₂ e ne chiede il ritiro. Tra le associazioni mantello nazionali, l'**Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)** approva il progetto nella sostanza, mentre **economiesuisse** non si esprime sull'intero progetto.

Tra gli altri partecipanti alla consultazione, tre organizzazioni (**aerosuisse, avocat.e.s pour le climat, juristes progressistes vaudois.es**) approvano esplicitamente il progetto nel suo insieme, pur criticandone alcune parti.

auto-suisse, l'Ufficio federale del consumo (UFDC), Flughafen Zürich AG, il Centre Patronal, la Handelskammer beider Basel (HKBB), metalsuisse, scienceindustries, la Fondazione svizzera per la pratica ambientale (PUSCH), routesuisse, swissmem, l'Associazione traffico e ambiente (ATA), l'Associazione svizzera dei commercianti di veicoli indipendenti (VFAS), l'Association suisse des entreprises d'entretien des textiles (ASET) e la Zürcher Handelskammer (ZHK) esprimono un «sostanziale» consenso sull'insieme del progetto ed evidenziano alcuni punti che ritengono critici.

Le organizzazioni **Alpiq, Axpo Services AG, carbura, cemsuisse, la Commissione federale dell'energia elettrica (ElCom), Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, la Fondazione svizzera per l'energia (FSE), Swiss International Airlines SA (SWISS), Swisspower, il Touring Club Svizzero (TCS), Varo Energy, l'Associazione svizzera degli aerodromi (ASA), l'Associazione svizzera per la protezione del clima, l'Associazione delle aziende elettriche svizzere (AES) e WWF Svizzera (WWF)** condividono alcuni punti, ma ne ritengono critici altri e non assumono una posizione esplicita sull'intero progetto.

⁷ La maggioranza dei pareri espressi dai Cantoni si riferisce all'intero progetto. Osservazioni complementari su singoli aspetti sono esposte nei capitoli seguenti.

BirdLife Svizzera ha espresso un parere «piuttosto contrario» sull'intero progetto sulla piattaforma online.

3.2 Osservazioni generali

I partecipanti alla consultazione hanno formulato diverse richieste di carattere generale, che riguardano solo indirettamente o non riguardano il presente progetto. Tali richieste sono state sintetizzate di seguito suddividendole per ambiti tematici.

Livello di ambizione

Le associazioni **avocat.e.s pour le climat** e **juristes progressistes vaudois.es** contestano al progetto di essere poco ambizioso e chiedono al Consiglio federale di migliorarlo per rispondere agli impegni assunti con l'Accordo di Parigi e al principio del «massimo livello di ambizione». Anche **BirdLife Svizzera**, i **Verdi**, **Greenpeace**, **Pro Alps**, **Pro Natura**, la **FSE**, il **PSS**, la **fondazione PUSCH**, l'**Associazione svizzera per la protezione del clima**, l'**ATA** e il **WWF** rilevano che le disposizioni dell'UE rappresentano unicamente lo standard minimo frutto di un compromesso tra diversi Paesi, mentre sarebbe auspicabile che l'attuazione si orientasse ai Paesi «ambiziosi» del Nordeuropa.

L'approvvigionamento energetico come presupposto della decarbonizzazione

Alcuni partecipanti (**economiesuisse**, **HKBB**, **scienceindustries**, **ASET**) sottolineano l'importanza di un approvvigionamento sufficiente di elettricità clima-neutrale, ma nel contempo a prezzi accessibili. Solo a questa condizione il processo di decarbonizzazione in Svizzera può essere efficace ed economicamente sostenibile.

Reinvestimento dei fondi della compensazione nel settore dei trasporti

Il **TCS** ribadisce la sua richiesta già avanzata nel quadro della revisione dell'ordinanza sul CO₂ dello scorso anno, ossia un maggiore reinvestimento dei fondi derivanti dall'obbligo di compensazione nel settore della mobilità, che rappresenterebbe un contributo concreto a ridurre le emissioni e l'impronta climatica del settore dei trasporti.

Modalità di promozione delle misure di decarbonizzazione

Attualmente la promozione delle misure attuate dai partecipanti al SSQE si limita ai progetti con un rendimento dell'investimento inferiore al 10 per cento, pertanto molte misure di efficientamento energetico sono escluse. Il **Cantone NE** e **Varo Energy** propongono dunque di estendere i criteri di ammissibilità per includere tutti i progetti che contribuiscono al rispetto delle convenzioni energetiche per incoraggiare obiettivi ambiziosi.

Trasparenza per i consumatori

L'**UFDC** sottolinea che le modifiche al SSQE non devono gravare sui consumatori. Sostiene l'armonizzazione con il sistema dell'UE, tuttavia chiede trasparenza sui possibili costi aggiuntivi e una maggiore considerazione degli interessi dei consumatori. A tal fine propone l'obbligo di pubblicare le emissioni di CO₂ basate sui consumi e l'esposizione trasparente e scientificamente fondata dei valori di riferimento

per l'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione. Chiede inoltre che le imprese siano tenute a informare sul contenuto di CO₂ e sui costi sociali dei prodotti, per esempio attraverso l'etichettatura.

Trasparenza della consultazione

Il **Cantone VD** rileva che l'esame del progetto posto in consultazione è stato difficile poiché l'ordinanza sul CO₂ riveduta (maggio 2025, in vigore retroattivamente dal 1° gennaio 2025) non era ancora pubblicata sul sito fedlex; per il futuro auspica quindi una maggiore trasparenza che consenta una valutazione unitaria.

3.2.1 Osservazioni generali sull'obiettivo di riduzione del CO₂ per i parchi veicoli nuovi

Obiettivi di emissione di CO₂ per i veicoli pesanti

BirdLife Svizzera, Greenpeace, i Verdi, Pro Alps, Pro Natura, la FSE, il PSS, la fondazione PUSCH, l'ATA, l'Associazione svizzera per la protezione del clima e il WWF osservano che la Svizzera è indietro rispetto all'UE per quanto concerne l'obiettivo di riduzione del CO₂ per le flotte di veicoli pesanti nuovi: mentre l'UE esige dai fabbricanti e dagli importatori una riduzione del CO₂ del 45 per cento entro il 2030 (rispetto al livello da metà 2019 a metà 2020), la Svizzera si limita al 30 per cento, a causa dei tempi dell'iter legislativo. Sulla base della decisione nel frattempo adottata dall'UE e del consenso espresso dal Consiglio federale alla relativa modifica della legge sul CO₂, i partecipanti alla consultazione chiedono una revisione il più possibile rapida della legge sul CO₂ per evitare un inutile disciplinamento speciale per la Svizzera. Anche **avocat.e.s pour le climat** e **juristes progressistes vaudois.es** criticano gli attuali obiettivi di riduzione della Svizzera nel settore dei trasporti ritenendoli insufficienti e ne auspicano un innalzamento in linea con le norme molto più rigorose dell'UE.

Prescrizioni sulle emissioni «realistiche» per il mercato automobilistico svizzero

auto-suisse chiede prescrizioni sulle emissioni «realistiche» per il mercato automobilistico svizzero al fine di evitare danni economici. Nonostante alcune modifiche apportate all'ordinanza sul CO₂ con effetto dal 1° gennaio 2025, auto-suisse ipotizza tuttora un onere di oltre 300 milioni di franchi poiché il mercato automobilistico non si riprende e continua ad accusare un ritardo rispetto agli sviluppi in Europa. Gli importatori svizzeri di veicoli con spina sono esposti a ulteriori rischi (p. es. svalutazione dei veicoli elettrici, spese di distribuzione più elevate) e potrebbero non riuscire a riversare direttamente i costi del CO₂. Il sistema di controllo del CO₂ attualmente in vigore è troppo volatile e associato a un livello elevato di incertezza per gli importatori, il che rende difficile un'efficace gestione del mercato. Chiedono dunque di inserire nell'ordinanza elementi di flessibilità e di attenzione per le esigenze del settore, in linea con l'orizzonte temporale di tre anni e un piano industriale previsti nell'UE. auto-suisse riporta esempi concreti di modifiche dell'ordinanza sul CO₂, come la riduzione delle quote di mercato target oppure obiettivi individuali differenziati, che secondo l'associazione consentirebbero di ridurre o, addirittura, di prevenire i danni per gli importatori di automobili.

VFAS chiede inoltre l'abolizione di tutte le norme più severe di quelle europee (il cosiddetto «Swiss Finish»), che penalizzano i partecipanti al mercato svizzero.

3.2.2 Osservazioni generali sugli impianti partecipanti al SSQE

Efficacia del SSQE e assegnazione di diritti di emissione a titolo gratuito

I **Cantoni AG, SO e ZG** così come **Alpiq, swisspower** e l'**AES** sottolineano la sostanziale efficienza del SSQE come strumento di economia di mercato per ridurre le emissioni di gas serra.

Secondo **avocat.e.s pour le climat** e **juristes progressistes vaudois.es**, l'attuale sistema dell'assegnazione gratuita di diritti di emissione dà luogo a incentivi sbagliati, poiché un numero esiguo di grandi emittenti riceve più certificati di quanti ne occorrono loro e potrebbero trarne profitto. Viene dunque chiesta una rapida riduzione di tali assegnazioni a titolo gratuito, almeno nella stessa misura dell'UE. Infine si deplora che il trasporto marittimo internazionale non sia sinora considerato né nella legge né nell'ordinanza sul CO₂, nonostante le emissioni elevate e la partecipazione della Svizzera, mentre l'UE ha integrato questo settore nel suo sistema di scambio di quote di emissioni dal 2024.

Anche **BirdLife Svizzera, Greenpeace, i Verdi, Pro Alps, Pro Natura, la FSE, il PSS, la fondazione PUSCH, l'Associazione svizzera per la protezione del clima** e il **WWF** sollevano interrogativi sulla reale efficacia del SSQE in Svizzera. Inoltre segnalano il rischio che le imprese ricorrano a scappatoie e ricordano che al DATEC incombe la vigilanza: a partire dal 2026 l'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione non può più superare le emissioni effettive degli impianti per evitare profitti ingiustificati (cosiddetti «windfall»). Inoltre chiedono la cancellazione una tantum dei diritti di emissione in eccesso.

Impiego delle entrate

auto-suisse, Costruionesvizzera, cemsuisse, HKBB, IGEB (il gruppo d'interesse delle industrie ad alta intensità energetica), metalsuisse, ASET, ZHK nonché le associazioni mantello **economiesuisse** e **USAM** chiedono che le entrate derivanti dal SSQE siano impiegate per fornire sostegni mirati e specifici al settore ai fini di provvedimenti di decarbonizzazione delle imprese. Si auspica che i fondi siano utilizzati non solo per gli investimenti, ma anche a copertura dei costi di esercizio.

Distorsioni della concorrenza e Swiss Finish

Organizzazioni tra cui **Costruionesvizzera, cemsuisse, economiesuisse, HKBB, IGEB, metalsuisse, scienceindustries, USAM, swissmem** e **ZHKK** sollevano la questione della competitività rispetto ai concorrenti dei Paesi non membri dell'UE. Alcuni attori, tra cui **auto-suisse, Costruionesvizzera, cemsuisse** e **USAM**, si esprimono a favore dell'introduzione di un CBAM svizzero per l'industria cementiera. Anche **Metalsuisse** condivide sostanzialmente l'idea di un proprio CBAM e raccomanda di esaminare meccanismi di adeguamento del carbonio alle frontiere specifici per i prodotti metallurgici. D'altro canto, **swissmem** è contraria a un CBAM svizzero e chiede misure alternative, tra cui la promozione di tecnologie a bassa impronta climatica secondo l'articolo 6 della legge federale sugli obiettivi in materia di protezione del clima, l'innovazione e il rafforzamento della sicurezza energetica (LOCli)⁸.

⁸ RS 814.310

In merito al cosiddetto Swiss Finish, **Alpiq** sottolinea che l'ordinanza dovrebbe basarsi sulla normativa europea e rinunciare per quanto possibile a disciplinamenti speciali a livello nazionale, come la restituzione parziale della tassa sul CO₂ per le centrali termoelettriche a combustibili fossili.

L'**AES** chiede di adeguare le disposizioni nazionali anche al SSQE 2 dell'UE⁹ nell'ottica dell'equivalenza.

Il **Cantone NE**, il **Centre Patronal** e **Varo Energy** chiedono che sia autorizzato l'utilizzo di compensazioni «nature-based» delle emissioni di CO₂ di qualità e verificabili nel quadro del SSQE. In considerazione dell'attuale contesto economico, lo sollecitano in vista del passaggio all'abolizione dell'assegnazione gratuita di diritti di emissione, anche se questo disciplinamento non è attualmente applicato nell'UE.

Varo Energy auspica anche un'agevolazione della procedura amministrativa per l'utilizzo di biogas estero e l'estensione dei criteri di ammissibilità di progetti di efficientamento energetico per i partecipanti al SSQE al fine di consentire l'utilizzo pratico di alternative a basse emissioni di carbonio e promuovere provvedimenti ambiziosi di decarbonizzazione nell'industria.

Deindustrializzazione

L'**UDC** vede il SSQE come un crescente fardello normativo e mette in guardia da una latente deindustrializzazione, anche considerando un'esenzione formale dal CBAM dell'UE. Le riduzioni delle assegnazioni a titolo gratuito e ulteriori limitazioni avrebbero ripercussioni negative sulla piazza industriale svizzera e non sarebbe peraltro garantito un effettivo impatto sul clima.

Anche **swissmem** accenna a possibili tendenze di deindustrializzazione, tuttavia nel quadro degli ambiziosi obiettivi climatici dell'UE. L'associazione chiede che la Confederazione si adoperi a livello europeo e nei consessi internazionali affinché tutti i principali emettitori di CO₂ si impegnino ad assumersi una responsabilità comune. In concreto swissmem propone di definire un prezzo medio per il CO₂ dei maggiori partner commerciali, con l'aggiunta di un supplemento del 20 per cento. È altresì fondamentale riconoscere gli sforzi compiuti sinora dall'industria e differenziare le future prescrizioni sul CO₂ dal 2030 per non penalizzare eccessivamente la competitività della piazza produttiva svizzera.

3.2.3 Osservazioni generali sul SSQE nel trasporto aereo

Impiego delle entrate

HKBB critica il previsto impiego estraneo allo scopo dei proventi ottenuti dalla vendita all'asta nel SSQE per il trasporto aereo nel quadro delle misure di sgravio applicabili dal 2027¹⁰. Questa diversa allocazione contraddice il principio della tassa d'incentivazione, quindi è da respingere.

⁹ Il SSQE 2 dell'UE è un nuovo sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE che, a partire dal 2027, includerà anche i settori dell'edilizia e del trasporto stradale.

¹⁰ Con il pacchetto di sgravio 27 il Consiglio federale intende impedire l'insorgenza di deficit importanti, rispettare le direttive del freno all'indebitamento e riportare il bilancio della Confederazione in equilibrio a medio termine. Per ulteriori informazioni consultare il sito: www.efd.admin.ch/it
> Pacchetto di sgravio 27

Inoltre, **avocat.e.s pour le climat** e **juristes progressistes vaudois.es** deplorano che questi proventi ottenuti dalla vendita all'asta nel SSQE non siano maggiormente utilizzati per promuovere misure di riduzione delle emissioni come invece disciplinato nell'UE.

Utilizzo di carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni

BirdLife Svizzera, il **PSS**, **Greenpeace**, **Pro Alps**, **Pro Natura**, la **FSE**, l'**ATA**, l'**Associazione svizzera per la protezione del clima** e il **WWF** chiedono che la Svizzera si adoperi per cambiare il sistema di definizione dei prezzi di riferimento per diverse qualità di SAF a livello dell'UE. Osservano inoltre, sulla base delle esperienze sin qui compiute nell'UE, che i biocarburanti contribuiscono almeno indirettamente alla deforestazione globale e, quindi, a un aumento delle emissioni di gas a effetto serra.

In vista del futuro utilizzo di combustibili sostenibili, l'**AES** rimarca che l'associazione, inclusi gli aeroporti, non può prescindere da norme esecutive chiare e praticabili. Nell'ottica di un'esecuzione percorribile, **aerosuisse**, **Centre Patronal**, **SWISS**, **economiesuisse**, **Flughafen Zürich AG** e **USAM** chiedono che sia realizzato un sistema «Book & Claim» in collaborazione con l'UE affinché i SAF possano essere computati indipendentemente dal luogo del rifornimento.

Obbligo di miscelazione in caso di liberazione di scorte obbligatorie

Carbura fa riferimento alla richiesta di un nuovo articolo 92c già formulata nella consultazione concernente l'ordinanza sul CO₂ nel 2025. Si tratta di una norma derogatoria nel caso di un'immissione sul mercato di scorte obbligatorie: in questa situazione si auspica che non si applichi l'obbligo di miscelazione dei combustibili per l'aviazione rinnovabili [recepito nel quadro dell'accordo bilaterale sul trasporto aereo¹¹ con l'UE]. La motivazione si basa sull'articolo 8a della legge sul CO₂ che prevede eccezioni. Secondo il Parlamento, vi rientra anche la difesa integrata che comprende l'«approvvigionamento economico del Paese».

¹¹ RS 0.748.127.192.68

4 Pareri su singoli articoli

Di seguito sono riportati gli articoli sui quali è pervenuto un parere concernente il contenuto, mentre non sono considerate le astensioni.

Sia **auto-suisse** sia l'**ATA** hanno formulato il loro parere su tutti gli articoli tramite la piattaforma online «Consultations». L'**ATA** ha espresso parere favorevole su tutti gli articoli per i quali non aveva un parere specifico a livello di contenuto, mentre **auto-suisse** ha espresso un'astensione riguardo a tutti gli articoli per i quali non sono state formulate ulteriori osservazioni.

4.1 Prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per i veicoli nuovi

(Art. 17c^{bis} cpv. 1 lett. a n. 1 e lett. b n. 1)

auto-suisse e **VFAS** si dichiarano esplicitamente a favore del nuovo disciplinamento degli obiettivi relativi alle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti, inoltre auspicano che una precisazione analoga si applichi anche ai veicoli pesanti con una configurazione degli assi di 6x2 (e ad altre configurazioni). Anche l'**usam** concorda. Inoltre, i suddetti partecipanti alla consultazione contestano il rapporto esplicativo dove è dichiarato che l'adeguamento del campo d'applicazione comporta tendenzialmente il rilevamento di un maggior numero di veicoli. Il nuovo disciplinamento serve soltanto a precisare i criteri determinanti al momento dell'ordinazione, quindi non implica un'estensione del campo d'applicazione dell'ordinanza sul CO₂.

Il **Cantone AG** e **routesuisse** sono espressamente favorevoli alle modifiche della base di calcolo, tuttavia chiedono di considerare il peso garantito come unità di riferimento per tutte le classi di veicoli.

Il **Cantone GE** e il **Centre Patronal** accolgono con favore le modifiche in considerazione del raggiungimento degli obiettivi nazionali e dell'armonizzazione con l'UE. Anche il **Cantone SG** motiva il suo consenso con il raggiungimento degli obiettivi.

avocat.es pour le climat e **juristes progressistes vaudois.es** approvano sostanzialmente la proposta armonizzazione con la normativa europea degli obiettivi sul CO₂ per i veicoli commerciali pesanti, tuttavia osservano che il recente inasprimento delle prescrizioni dell'UE (regolamento (UE) 2024/1610) non è confluito nella revisione. Il nuovo disciplinamento europeo, in vigore dal 1° luglio 2024, riguarda un numero molto superiore di categorie di veicoli (tra cui autocarri di medie dimensioni, pullman e rimorchi). Viene inoltre sottolineato che l'obiettivo di riduzione del 57 per cento per il settore dei trasporti entro il 2040 ai sensi della legge sul clima può essere raggiunto solo con misure molto più incisive, che invece mancano nella presente modifica dell'ordinanza. In concreto, i partecipanti alla consultazione sostengono che sinora non esistono limiti quantitativi per i veicoli nuovi con motore a combustione e la ritengono una lacuna da colmare.

BirdLife Svizzera, il **PSS**, **Greenpeace**, **Pro Alps**, **Pro Natura**, la **FSE**, la **fondazione PUSCH**, l'**ATA**, l'**Associazione svizzera per la protezione del clima** e il **WWF** si dichiarano espressamente a favore della modifica poiché comporta una limitata estensione del campo d'applicazione. Auspicano inoltre che

le disposizioni siano prese in considerazione già per i calcoli del raggiungimento degli obiettivi ed eventuali prestazioni sostitutive per l'anno civile in corso, dato che proprio questi calcoli sono effettuati dall'Amministrazione quando la presente ordinanza è già in vigore. In caso contrario, si verrebbe a creare un disciplinamento diverso da quello dell'UE.

4.2 Sistema di scambio di quote di emissioni per gestori di impianti

Lo sviluppo del SSQE di pari passo con quello dell'UE riscuote un ampio consenso: lo menzionano esplicitamente i **Cantoni AG, BE, BL, BS, FR, GE, SG, SH, SO, TH, VD, ZH** nonché **Alpiq, auto-suisse, Costruzione svizzera, l'UFDC, il Centre Patronal, cemsuisse, economiesuisse, l'IGEB, metalsuisse, il Centro, scienceindustries, l'USAM, SWISS, swissmem, swisspower, Varo Energy, l'AES e la ZHK**. I partecipanti alla consultazione richiamano i vantaggi del collegamento al SSQE dell'UE tra cui la maggiore liquidità, prezzi più stabili e una migliore certezza della pianificazione. I **Cantoni AG, BS e ZH, Alpiq, metalsuisse, scienceindustries, swissmem, l'AES e il Centro** menzionano inoltre l'importanza dell'esclusione delle imprese svizzere dal CBAM dell'UE, resa possibile nel quadro del collegamento tra i due sistemi di scambio di quote di emissioni.

4.2.1 Efficienza individuale in termini di emissioni di gas serra

(Art. 45 cpv. 3 lett. b n. 1^{bis} e art. 46 cpv. 1^{bis})

economiesuisse, la **HKBB, scienceindustries, l'ASET e la ZHK** individuano l'esigenza di flessibilità nella valutazione dell'efficienza emissiva individuale. Spiegano che l'esclusiva focalizzazione sulle convenzioni sugli obiettivi con la Confederazione non è sufficiente, vista la molteplicità degli impianti partecipanti al SSQE e il carattere volontario delle convenzioni sugli obiettivi. Chiedono espressamente l'inclusione delle convenzioni sugli obiettivi cantonali e di altri strumenti idonei, tra cui le analisi del consumo energetico e i piani di decarbonizzazione (chiesti da tutti i partecipanti menzionati, fatta eccezione per l'HKBB), che considerano i rispettivi impianti nel SSQE. Analogamente il **Cantone AG** chiede che si trovi una soluzione pragmatica e priva di aggravii burocratici per le imprese che non hanno stipulato convenzioni sugli obiettivi. **economiesuisse e scienceindustries** rimarkano inoltre un conflitto di obiettivi tra l'efficienza energetica e il crescente fabbisogno di elettricità; riporre un'attenzione eccessiva sull'efficienza energetica può celare sviluppi tra cui la progressiva elettrificazione, pertanto chiedono che sia considerata l'efficienza individuale in termini di emissioni di gas serra e non l'efficienza energetica.

auto-suisse, Costruzione svizzera, cemsuisse, l'IGEB, metalsuisse e l'USAM asseriscono che l'intensità del CO₂ dei combustibili è da escludere come parametro ai fini della riduzione dei diritti di emissione da assegnare a titolo gratuito e chiedono che la mancata osservanza delle convenzioni sugli obiettivi sia verificata soltanto sulla base dell'efficienza energetica. **metalsuisse** sottolinea inoltre che focalizzarsi sull'efficienza in termini di emissioni di gas serra è troppo limitativo, quindi andrebbero considerati anche l'impiego delle risorse o i metodi dell'economia circolare.

BirdLife Svizzera, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, la fondazione PUSCH, la FSE, il PSS, l'Associazione svizzera per la protezione del clima, l'ATA e il WWF sostengono che la rinuncia a un piano obbligatorio di decarbonizzazione o a uno strumento analogo, tra cui i cronoprogrammi concernenti il saldo netto delle emissioni pari a zero di cui all'articolo 5 LOCl, rappresenta uno scostamento rispetto alla normativa europea e dà adito a una lacuna normativa, poiché non tutti i partecipanti hanno sottoscritto convenzioni sugli obiettivi cantonali. Sarebbe dunque opportuno prescrivere uno degli strumenti esistenti come obbligo minimo per valutare in modo attendibile l'efficienza emissiva.

avocat.e.s pour le climat e **juristes progressistes vaudois.es** sono del parere che la riduzione del 20 per cento appena delle assegnazioni di diritti di emissione a titolo gratuito possa essere notevolmente inasprita.

4.2.2 Calcolo dei diritti di emissione da assegnare a titolo gratuito per i gestori di impianti nel SSQE

(Allegato 9)

Cemsuisse e **IGEB** obiettano che quanto affermato al numero 1 e 2, ossia che l'UE ha elaborato i parametri di riferimento relativi al prodotto *in stretta collaborazione con l'industria*, è infondato, pertanto lo respingono.

Parametri di riferimento relativi al prodotto al numero 1.1

BirdLife Svizzera, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, la fondazione PUSCH, la FSE, il PSS, l'Associazione svizzera per la protezione del clima e il **WWF** sollecitano che i parametri di riferimento recepiti dall'UE nell'ambito dell'ordinanza siano adeguati al mix di energia elettrica della Svizzera, a basso tenore di emissioni.

In riferimento alla ripresa dei parametri di riferimento, l'**UDC** critica che la revisione dell'ordinanza sul CO₂ equivalga di fatto all'adozione automatica e non democraticamente legittimata del diritto europeo, che costituirebbe un insidioso svuotamento della sovranità nazionale.

L'**UFDC** auspica al riguardo che i valori di riferimento utilizzati negli allegati e nel CBAM per stabilire i diritti di emissione siano resi pubblicamente accessibili e giustificati su basi scientifiche.

Fattore delle emissioni di processo di cui al numero 1.4

BirdLife Svizzera, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, la FSE, il PSS, l'ATA, l'Associazione svizzera per la protezione del clima e il **WWF** sollecitano una più rapida riduzione delle emissioni a titolo gratuito nel quadro del numero 1.4.

economiesuisse e **scienceindustries** si oppongono alla riduzione del fattore delle emissioni di processo di cui al numero 1.4 che penalizzerebbe la competitività degli impianti di incenerimento di rifiuti speciali. Attualmente non è ancora chiaro se gli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani saranno inclusi nel SSQE dell'UE, pertanto si chiede che siano mantenuti gli attuali parametri di riferimento.

Parametro di riferimento relativo al calore di cui al numero 1.7

Nell'ambito del numero 1.7 l'**IGEB** deplora la discriminazione delle reti di riscaldamento a distanza alimentate da energia nucleare, in contraddizione con l'attuale linea politica di mantenere in esercizio le centrali nucleari.

Fattore di adeguamento per la fabbricazione di niacina di cui al numero 3.4

BirdLife Svizzera, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, la FSE, il PSS, l'ATA, l'Associazione svizzera per la protezione del clima e il **WWF** accolgono che la produzione di niacina sia correttamente riportata

nel quadro delle riduzioni delle emissioni, d'altro canto obiettano che l'assegnazione a titolo gratuito per le restanti emissioni ignora la possibilità di diminuire le emissioni di protossido d'azoto, quindi chiedono una massiccia limitazione dei diritti di emissione da assegnare a titolo gratuito.

4.3 Sistema di scambio di quote di emissione per operatori di aeromobili

L'ulteriore sviluppo del SSQE verso un'armonizzazione con la normativa europea riscuote un ampio sostegno anche nel trasporto aereo. Il **Cantone GE** ribadisce espressamente l'importanza per il settore di un sistema di scambio di quote di emissioni compatibile con l'UE, fondamentale per evitare distorsioni della concorrenza e garantire condizioni paritarie rispetto ai concorrenti europei. Questo parere è condiviso da **aerosuisse**, **Centre Patronal**, **Flughafen Zürich AG**, **SWISS** e **USAM** che tuttavia, unitamente a **economiesuisse**, richiamano anche i pregiudizi alla concorrenza nei confronti di compagnie aeree di Paesi extraeuropei.

4.3.1 Stralcio delle disposizioni concernenti l'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione

(Abolizione dell'art. 46f e 46g)

avocat.e.s pour le climat e **juristes progressistes vaudois.es** sono favorevoli all'abolizione dell'assegnazione a titolo gratuita di diritti di emissione per il 2026 nell'ambito della legge sul CO₂ riveduta (art. 19a cpv. 4).

Per contro, **economiesuisse**, **aerosuisse**, il **Centre Patronal**, l'**USAM**, **Flughafen Zürich AG** e **SWISS** tematizzano il conseguente aggravio amministrativo e finanziario, oltre a temere un indebolimento della competitività internazionale, conseguenza in particolare della combinazione dell'obbligo di miscelazione e dell'abolizione delle assegnazioni a titolo gratuito. Questo onere supplementare pesa fortemente soprattutto nei confronti dei concorrenti al di fuori dell'UE. I partecipanti alla consultazione chiedono quindi misure di compensazione ad hoc, tra cui la destinazione vincolata delle entrate derivanti dal SSQE per la riduzione delle emissioni nel trasporto aereo. L'**USAM** domanda inoltre che le risorse risparmiate siano utilizzate sia per i costi d'investimento sia per quelli d'esercizio. Altre proposte sui meccanismi di compensazione sono state formulate nel quadro del nuovo articolo 46h come estensioni.

4.3.2 Assegnazione di diritti di emissione a titolo gratuito per l'utilizzo di carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni (SAF)

(Art. 46h)

L'incentivazione dei SAF è accolta espressamente con favore dal **Cantone AG**, da **economiesuisse**, **Flughafen Zürich AG**, **SWISS** e **swissmem**. **BirdLife Svizzera**, **Greenpeace**, **Pro Alps**, **Pro Natura**, la **FSE**, il **PSS**, la **fondazione PUSCH**, l'**ATA**, l'**Associazione svizzera per la protezione del clima**, il **WWF**, **avocat.es pour le climat**, **juristes progressistes vaudois.es** e i **Cantoni ZH** e **FR** formulano obiezioni concernenti la politica climatica a diversi livelli. L'**UDC** è contraria a priori al sostegno statale ai SAF.

economiesuisse, **Flughafen Zürich AG** e **SWISS** valutano positivamente l'introduzione di diritti di emissione a titolo gratuito per l'impiego di carburanti per l'aviazione rinnovabili e a basso tenore di emissioni, poiché non solo contribuisce al raggiungimento degli obiettivi climatici per la Svizzera, ma compensa anche i pregiudizi alla concorrenza cui le più severe prescrizioni ambientali espongono le imprese

dell'UE e della Svizzera nel raffronto internazionale. I **menzionati partecipanti alla consultazione e aerosuisse** propongono di aggiungere due capoversi all'articolo 46h. Il nuovo capoverso 6 serve a incrementare l'efficienza dello strumento e a garantire che venga sfruttato l'intero contributo di promozione, autorizzando l'UFAM ad assegnare una quantità superiore di diritti di emissione, purché le quantità complessive di diritti di emissione disponibili non siano esaurite da altri operatori di aeromobili. Inoltre, i **suddetti partecipanti alla consultazione**, oltre al **Centre Patronal** e all'**USAM**, chiedono che un ulteriore capoverso preveda il riconoscimento di tutti i documenti di scorta ammessi secondo le direttive europee al fine di ridurre l'onere amministrativo.

swissmem esprime una posizione analoga sostenendo che l'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione nel caso di utilizzo di combustibili SAF è un'opportuna misura di politica climatica e aiuta a mitigare i pregiudizi alla concorrenza. A differenza degli altri partecipanti alla consultazione, domanda che gli operatori di aeromobili possano riversare direttamente i diritti di emissione inutilizzati.

Anche il **Cantone AG** è propenso a incentivare i SAF e auspica concretamente che l'articolo 46h sia mantenuto. Inoltre propone che la ricerca nel campo dei SAF in Svizzera sia ulteriormente ampliata attraverso il programma esistente di promozione Clima e aviazione e con eventuali altri canali. Pure il **Cantone SG** plaude agli sforzi di riduzione delle emissioni di CO₂ nel trasporto aereo preservando condizioni di concorrenza analoghe. Chiede che l'indennizzo dei costi aggiuntivi per i SAF sia configurato in modo da sostenere l'andamento del mercato e contrastare la formazione di monopoli.

Il **Cantone ZH**, invece, esprime perplessità per la politica climatica in merito all'introduzione di diritti di emissione gratuiti ed è favorevole a una tariffazione delle emissioni coerente e conforme al principio di causalità.

Il **Cantone FR** rimarca che l'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione nel trasporto aereo genera importanti deficit di finanziamento nella promozione del trasporto ferroviario transfrontaliero e nella riduzione delle emissioni nel trasporto aereo. Nel rapporto esplicativo è precisato che non è prevista una compensazione per questa perdita ed è presumibile che il deficit di finanziamento gravi sul trasporto transfrontaliero di persone per ferrovia. Il Cantone esprime un giudizio critico, soprattutto in considerazione dei bilanci delle emissioni delle imprese di trasporto. Anche **avocat.es pour le climat** e **juristes progressistes vaudois.es** sono preoccupati che, nel quadro di questa riduzione dei finanziamenti nel trasporto aereo e dell'imprevedibilità dei finanziamenti dal bilancio della Confederazione nel contesto del pacchetto di sgravio 27, passi in secondo piano il finanziamento della decarbonizzazione del trasporto aereo, vista come esigenza cruciale di fronte alla crisi climatica.

BirdLife Svizzera, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, la FSE, il PSS, la fondazione PUSCH, l'ATA, l'Associazione svizzera per la protezione del clima e il **WWF** osservano che, con le assegnazioni gratuite di diritti di emissione per il finanziamento della quota di miscelazione dei SAF, si può rinunciare a prevedere una destinazione vincolata dei ricavi delle vendite all'asta a favore del trasporto aereo. Chiedono che tutti i proventi generati nel SSQE per il trasporto aereo siano accreditati nell'ambito di forme di mobilità alternative e a bassa impronta climatica e altre destinazioni d'uso previste dalla legge.

I suddetti partecipanti alla consultazione sostengono inoltre che, al momento dell'elaborazione delle modifiche legislative, il Parlamento non fosse a conoscenza che le imprese di navigazione aerea ricevono tuttora generose assegnazioni a titolo gratuito per coprire i costi indotti dall'obbligo di miscelazione dei SAF. Questa incentivazione produce un effetto inerziale. Insieme ai **Verdi** le suddette organizzazioni chiedono quindi al Consiglio federale di introdurre senza indugio una quota ambiziosa di carburanti sintetici che sia superiore alla media dell'UE. Alla richiesta si associano **avocat.e.s pour le climat** e **juristes progressistes vaudois.es**.

L'**UDC** respinge l'assegnazione a titolo gratuito dei diritti di emissione per i SAF. L'incentivazione statale prevede costi nel SSQE senza un controfinanziamento, fermo restando che sulla scorta della tesa situazione di politica finanziaria è esclusa una compensazione attraverso il bilancio della Confederazione. Senza un controfinanziamento si presume che i costi saranno riversati sui consumatori. L'UDC aggiunge che non è compito dello Stato creare un mercato.

Infine il **Cantone FR** rimarca ancora che i diritti di emissione assegnati a titolo gratuito rappresentano il 12 per cento circa della quantità complessiva disponibile nel SSQE svizzero e sono paragonabili all'approccio dell'UE. Considerando che il sistema di incentivazione dell'UE si applica per il periodo 2024–2030, mentre il sistema svizzero è in vigore soltanto dal 2026, il Cantone raccomanda di spiegare chiaramente questo sfasamento temporale nel rapporto esplicativo.

4.3.3 Calcolo della quantità massima di diritti di emissione disponibili e della quantità di diritti di emissione da assegnare a titolo gratuito per gli operatori di aeromobili

(Allegato 15)

BirdLife Svizzera, il **PSS**, **Greenpeace**, **Pro Alps**, **Pro Natura**, la **FSE**, l'**ATA**, l'**Associazione svizzera per la protezione del clima** e il **WWF** chiedono che con i due numeri 5.1 e 5.5 si utilizzi una combinazione in grado di generare i massimi benefici per l'ambiente. Le sostanze di cui al numero 5.1 devono essere considerate in primo luogo per compensare la differenza dei costi.

Si auspica inoltre che nel numero 5.5 lettera b il contributo sia ridotto al 50 per cento e il contributo di cui alla lettera c dello stesso numero sia abolito.

4.4 Nuova base di calcolo della restituzione parziale della tassa sul CO₂

(Art. 96b cpv. 3 e cpv. 6)

Axpo Services AG, Swisspower e l'**AES** si oppongono al previsto cambiamento del metodo a favore dell'approccio dei costi economici imputabili al cambiamento climatico, tra l'altro in considerazione delle future criticità nell'approvvigionamento elettrico. Scrivono che oggi i gestori di centrali termiche a combustibili fossili sono assoggettati al SSQE e alla tassa sul CO₂, la cui restituzione è possibile soltanto qualora il prezzo del CO₂ superi un importo minimo, ma questo prezzo minimo è unico a livello internazionale e sarà ulteriormente aumentato nel quadro della revisione, pertanto ritengono che l'accesso al mercato sia di fatto bloccato. **I tre suddetti partecipanti alla consultazione e Alpiq** chiedono di abolire il rimando a un costo economico fisso imputabile al cambiamento climatico e, come sinora, di considerare piuttosto lo stato attuale delle conoscenze scientifiche per determinare i costi esterni.

Swisspower e l'**AES** rimarcano inoltre che il nuovo capoverso 6 comporta ulteriori obblighi di documentazione mentre ritengono di gran lunga sufficienti il rilevamento di consumi e scorte.

auto-suisse, economiesuisse, l'USAM e l'**ASIG** accettano sostanzialmente le modifiche: possono condividere il cambiamento di metodo, ma osservano che triplicare i costi non è appropriato considerando le incertezze nei calcoli. Chiedono quindi di prevedere una possibilità integrativa di compensazione per mitigare l'aggravio economico senza ridurre l'obiettivo di politica climatica.

avocat.e.s pour le climat e **juristes progressistes vaudois.es** sono favorevoli alla modifica delle basi di calcolo del prezzo minimo per la restituzione della tassa sul CO₂, d'altro canto ritengono inammissibile che le due centrali interessate possano in ultima istanza riversare tali costi sui consumatori. Infine, a un livello più generale, i partecipanti alla consultazione criticano il valore di riduzione, a loro avviso troppo basso, del 2,25 per cento per gli obiettivi di riduzione nell'ambito dell'esenzione dalla tassa sul CO₂ in caso di assunzione di un impegno di riduzione.

Il **Cantone VD** invita a considerare che non tutti i danni derivanti dalle emissioni di gas serra sono riparabili. Chiede quindi che nella determinazione del prezzo minimo per il rimborso siano considerati non solo i costi dei danni, ma anche lo stato attuale delle conoscenze scientifiche, come avviene sinora.

L'**UFDC** auspica che i costi finali, qui nell'ambito delle centrali di riserva, non siano riversati sui consumatori finali, il che invaliderebbe l'incentivo delle imprese a investire in energie rinnovabili.

BirdLife Svizzera, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, la FSE, il PSS, l'ATA, l'Associazione svizzera per la protezione del clima e il **WWF** sostengono che, senza spiegazioni, il capoverso 1 dà adito a fraintendimenti.

4.5 Assegnazione di diritti di emissione a titolo gratuito a partire dal 2026

(art. 146ah)

Cemsuisse, economiesuisse e l'**IGEB** criticano la ritardata definizione dei diritti di emissione da assegnare a titolo gratuito a causa del tuttora mancante parametro di riferimento dell'UE e chiedono all'UFAM una comunicazione il più possibile tempestiva per assicurare la certezza della pianificazione.

Swisspower e l'**AES** auspicano per analogia un'assegnazione tempestiva dei diritti di emissione ancora nell'anno dell'impegno di riduzione.

4.6 Strumento di compensazione e attestati

(allegato 3a Requisiti per il calcolo delle riduzioni delle emissioni e il piano di monitoraggio per progetti e programmi connessi a reti di riscaldamento a distanza)

BirdLife Svizzera, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, la FSE, il PSS, la fondazione PUSCH, l'ATA e il WWF ritengono delicate le modifiche apportate ai calcoli delle emissioni di riferimento a causa delle conseguenze poco chiare. Dichiarano inoltre che manca chiarezza in merito all'inclusione separata dell'impianto di riscaldamento più vecchio da sostituire. Infine, osservano che il divieto di installazione di sistemi di riscaldamento a combustibili fossili debba essere differenziato in base alle differenze cantonali.

Il **Cantone ZH** esorta a considerare che la modifica della base di calcolo potrebbe ridurre i sussidi erogati a favore degli operatori delle reti di riscaldamento e quindi frenare i progetti di decarbonizzazione nell'ambito dell'utilizzo del calore. Chiedono un esame accurato delle eventuali ripercussioni da esporre nel rapporto esplicativo.

Anche **avocat.e.s pour le climat e juristes progressistes vaudois.es** esprimono riserve sul previsto adeguamento del metodo di calcolo: Rimarcano che la legislazione svizzera tende a preferire lo sviluppo di nuove tecnologie, mentre la promozione dell'efficienza energetica e tecnologica è piuttosto trascurata.

Il **Cantone SH** sostiene espressamente le previste modifiche. Inoltre, accoglie con favore l'armonizzazione dei metodi di calcolo per i nuovi e i precedenti utilizzatori nonché il contributo al raggiungimento degli obiettivi climatici.

5 Allegato

Indice delle abbreviazioni

auto-suisse	Associazione degli importatori svizzeri di automobili
UFDC	Ufficio federale del consumo
EICom	Commissione federale dell'energia elettrica
SSQE	Sistema di scambio di quote di emissioni
SSQE dell'UE	Sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE
HKBB	Handelskammer beider Basel
PUSCH	Fondazione svizzera per la pratica ambientale
SAF	<i>Sustainable Aviation Fuels</i> ; carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basse emissioni
FSE	Fondazione svizzera per l'energia
SWISS	Swiss International Air Lines
TCS	Touring Club Svizzero
ATA	Associazione traffico e ambiente
VFAS	Associazione svizzera dei commercianti di veicoli indipendenti
AES	Associazione delle aziende elettriche svizzere
ASET	Association suisse des entreprises d'entretien des textiles
ZHK	Camera di commercio di Zurigo

Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden und Abkürzungen

Liste des participants à la consultation et abréviations

Elenco dei partecipanti alla consultazione e abbreviazioni

1. Kantone

Cantons

Cantoni

AG	Aargau / Argovie / Argovia
AI	Appenzell Innerrhoden / Appenzell Rhodes-Intérieures / Appenzello Interno
AR	Appenzell Ausserrhoden / Appenzell Rhodes-Extérieures / Appenzello Esterno
BE	Bern / Berne / Berna
BL	Basel Landschaft / Bâle-Campagne / Basilea Campagna
BS	Basel Stadt / Bâle-Ville / Basilea Città
FR	Fribourg / Freiburg / Friburgo
GE	Genève / Genf / Ginevra
GL	Glarus / Glaris / Glarona
GR	Graubünden / Grisons / Grigioni
LU	Luzern / Lucerne / Lucerna
NE	Neuchâtel / Neuenburg / Neuchâtel
NW	Nidwalden / Nidwald / Nidvaldo
OW	Obwalden / Obwald / Obvaldo
SG	St. Gallen / Saint-Gall / San Gallo
SH	Schaffhausen / Schaffhouse / Sciaffusa
SO	Solothurn / Soleure / Soletta
SZ	Schwyz / Schwytz / Svitto
TG	Thurgau / Thurgovie / Turgovia
TI	Ticino / Tessin
VD	Vaud / Waadt
VS	Valais / Wallis / Vallese
ZG	Zug / Zoug / Zugo
ZH	Zürich / Zurich / Zurigo



2. Politische Parteien

Partis politiques

Partiti

	Die GRÜNEN Schweiz Les VERT-E-S suisses I VERDI svizzera
	Die Mitte Le Centre il Centro
SVP UDC UDC	Schweizerische Volkspartei Union Démocratique du Centre Unione Democratica di Centro
SPS PSS PSS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz Parti socialiste suisse Partito socialista svizzero

3. Verbände der Wirtschaft

Associations de l'économie

Associazioni dell'economia

	economiesuisse
SAV UPS USI	Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori
SGV USAM USAM	Schweizerischer Gewerbeverband Union suisse des arts et métiers Unione svizzera delle arti e mestieri

4. Weitere interessierte Organisationen

Autres organisations intéressées

Altre organizzazioni interessate

aerosuisse
Alpiq
auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Axpo Services AG
Bauenschweiz



Biofuels Schweiz
BirdLife
carbura
cemsuisse
Centre Patronal
Eidgenössische Elektrizitätskommission ElCom
Eidgenössisches Büro für Konsumentenfragen
Flughafen Zürich AG
Greenpeace
Handelskammer beider Basel
InteressenGemeinschaft Energieintensive Branchen (IGEB)
Juristes progressistes vaudois.es
Konferenz der kantonalen Ausgleichskassen
metalsuisse
Pro Alps
Pro Natura
Schweizerische Energie-Stiftung
Schweizerischer Gewerbeverband
scienceindustries
Stiftung Pusch
strasseschweiz
SWISS
Swissmem
Swisspower
TCS
Varo Energy
VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Verband freier Autohandel Schweiz VFAS
Verband Schweizer Flugplätze
Verband Schweizer Elektrizitätsunternehmen
Verband Textilpflege Schweiz VTS
Verein Klimaschutz Schweiz
WWF
Zürcher Handelskammer