



Dicembre 2017

Rapporto sui risultati della consultazione Politica climatica dopo il 2020

Indice

1	Introduzione	4
1.1	Situazione iniziale e oggetto della consultazione	4
1.2	Svolgimento della consultazione e panoramica dei pareri	5
2	Compendio	6
2.1	Accordo di Parigi e obiettivi di riduzione delle emissioni	6
2.2	Collegamento degli SSQE svizzero ed europeo	6
2.3	Revisione della legge sul CO ₂	6
2.3.1	Aumento dell'importo massimo della tassa sul CO ₂ applicata ai combustibili	6
2.3.2	Esenzioni dalla tassa sul CO ₂ applicata ai combustibili	6
2.3.3	Programma Edifici	7
2.3.4	Divieto sussidiario di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili	7
2.3.5	Obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti	7
2.3.6	Prescrizioni sulle emissioni di CO ₂ per i veicoli	7
2.3.7	Fondo per le tecnologie	7
2.3.8	Attività di formazione, di formazione continua, d'informazione al pubblico e di consulenza ai professionisti	7
2.3.9	Altri provvedimenti proposti dai partecipanti	8
3	Valutazione globale per gruppi di partecipanti	9
3.1	Cantoni e Comuni	9
3.2	Conferenze, commissioni, associazioni dei Comuni	9
3.3	Partiti politici	9
3.4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	10
3.5	Economia energetica e organizzazioni attive nell'ambito della politica energetica	10
3.6	Organizzazioni di trasporto privato e pubblico	11
3.7	Organizzazioni ambientaliste	11
3.8	Altre organizzazioni e associazioni	12
3.9	Aziende e privati	12
4	Approvazione dell'Accordo di Parigi	13
5	Approvazione del collegamento dei sistemi di scambio di quote di emissioni	17
6	Revisione totale della legge sul CO ₂ per il periodo successivo al 2020	21
6.1	Obiettivo globale e obiettivo medio della Svizzera	21
6.2	Obiettivo nazionale della Svizzera	24
6.3	Tassa sul CO ₂ applicata ai combustibili ed esenzione dalla tassa per le imprese a forte intensità di emissioni	27
6.3.1	Mantenimento della tassa sul CO ₂	27

6.3.2	Deroghe che si applicano alle imprese a forte intensità di emissioni (esenzione dalla tassa sul CO ₂)	30
6.3.3	Criteri di esenzione dalla tassa sul CO ₂	32
6.3.4	Varianti per l'impostazione dell'esenzione dalla tassa sul CO ₂ applicata ai combustibili ..	35
6.4	Provvedimenti di riduzione degli obiettivi nel settore degli edifici	38
6.4.1	Abolizione della destinazione parzialmente vincolata al Programma Edifici.....	38
6.4.2	Divieto sussidiario di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili	41
6.5	Provvedimenti nel settore dei trasporti	44
6.5.1	Mantenere l'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti fossili	44
6.5.2	Mantenere le prescrizioni sulle emissioni di CO ₂ per i veicoli	48
6.6	Altri provvedimenti di riduzione intersettoriali.....	51
6.6.1	Abolizione dal 2025 della destinazione parzialmente vincolata dei proventi della tassa sul CO ₂ al fondo per le tecnologie.....	51
6.6.2	Mantenere le attività di formazione, formazione continua, d'informazione del pubblico e di consulenza ai professionisti interessati	54
6.7	Altri provvedimenti di riduzione	57
A1	Elenco delle abbreviazioni	63
A2	Elenco dei partecipanti	67

1 Introduzione

1.1 Situazione iniziale e oggetto della consultazione

Nel contesto della procedura di consultazione sulla futura politica climatica della Svizzera sono stati presentati tre progetti strettamente legati tra loro sotto il profilo tematico: l'Accordo di Parigi sul clima (qui di seguito: Accordo di Parigi), l'accordo bilaterale con l'Unione europea (UE) sul collegamento dei sistemi di scambio di quote di emissioni (SSQE) e la revisione totale della legge sul CO₂ per il periodo successivo al 2020.

L'Accordo di Parigi è stato adottato alla fine del 2015 dalla comunità degli Stati internazionale e nel frattempo ratificato già da 169 Paesi¹. Il numero minimo di 55 Stati, responsabili congiuntamente di almeno il 55 per cento delle emissioni di gas serra mondiali, necessario per l'entrata in vigore dell'Accordo, è stato raggiunto il 5 ottobre 2016. L'Accordo è dunque in vigore dal 4 novembre 2016. All'ultima Conferenza delle Nazioni Unite sul clima svoltasi alla fine del 2016 a Marrakech ha già avuto luogo la prima Conferenza delle Parti². Giuridicamente vincolante, il suo obiettivo è limitare a meno di due gradi l'aumento della temperatura globale e impone a tutti gli Stati di fornire il proprio contributo al raggiungimento di questo obiettivo. La ratifica dell'Accordo da parte della Svizzera presuppone l'approvazione preliminare delle Camere federali. Con la ratifica dell'Accordo la Svizzera si impegna a livello internazionale ad attuare provvedimenti volti a ridurre le emissioni di gas serra. A tale scopo è prevista una revisione totale della legge sul CO₂, in particolare per trasporre nella legislazione nazionale gli obiettivi e i provvedimenti dopo il 2020. In più dell'obiettivo vincolante a livello internazionale, nella legge sul CO₂ va fissato anche un obiettivo a cui puntare per le emissioni di gas serra in Svizzera e al quale vanno orientati i provvedimenti di riduzione.

I negoziati tecnici sul collegamento degli SSQE della Svizzera e dell'UE hanno potuto essere conclusi alla fine del 2015 e parafati nel gennaio del 2016. L'Accordo potrà essere firmato una volta risolta la questione della libera circolazione delle persone nell'attuazione dell'iniziativa popolare «contro l'immigrazione di massa». Affinché il collegamento possa essere in seguito attuato il più rapidamente possibile, le modifiche di legge necessarie a tal fine verranno poste in consultazione con la revisione totale della legge sul CO₂.

La vigente legge sul CO₂ chiede al Consiglio federale di sottoporre a tempo debito proposte per ulteriori obiettivi di riduzione per il periodo successivo al 2020. Con il presente progetto il Consiglio federale sottopone una proposta per l'impostazione della politica climatica svizzera dopo il 2020. Il campo d'applicazione della nuova legge comprende, come finora, tutti i gas serra regolamentati a livello internazionale (CO₂, CH₄, N₂O, SF₆, NF₃, HFCs e PFCs), nonché gli effetti del bosco, del legno utilizzato nell'edilizia ed eventualmente in futuro anche dall'utilizzo dei suoli (variazione del tenore di carbonio nel terreno). Questa circostanza deve esprimersi meglio cambiando il titolo della legge in «Legge federale sulle riduzioni delle emissioni di gas serra», il titolo breve «legge sul CO₂» viene invece mantenuto. Per il 2030 il Consiglio federale persegue una riduzione delle emissioni di gas serra di almeno il 50 per cento rispetto al 1990. Nel frattempo, le emissioni di gas serra in Svizzera devono scendere di almeno il 30 per cento e al massimo il 20 per cento della prestazione di riduzione può essere fornita all'estero, che con riferimento a quest'ultima nel 2030 significa un rapporto Svizzera-estero di 60:40. Il presente rapporto sui risultati contiene al numero 1.2 una descrizione della procedura di consultazione e della suddivisione dei partecipanti in gruppi alla quale si è proceduto. Al numero 2 vengono riassunti i principali risultati della consultazione, mentre al numero 3 vengono poi riportate le richieste e le reazioni

¹ Stato: 9 novembre 2017.

² La Conferenza delle Parti si compone dei Paesi che hanno ratificato l'Accordo di Parigi.

principali dei partecipanti, separate per gruppi. Seguono i riassunti riguardanti l'approvazione dell'Accordo di Parigi (n.4) e l'approvazione del collegamento degli SSQE (n.5). Per finire, al numero 6 vengono presentati i pareri riguardanti aspetti e strumenti selezionati nella revisione totale della legge sul CO₂.

1.2 Svolgimento della consultazione e panoramica dei pareri

La consultazione è durata dal 1° settembre al 30 novembre 2016. La documentazione comprendeva l'Accordo di Parigi, il disegno di revisione totale della legge sul CO₂ e il relativo rapporto esplicativo. Inoltre, è stato accluso un questionario con dodici domande che dovevano consentire una valutazione sia singola, sia complessiva, dei tre progetti³.

All'UFAM sono pervenuti in totale 256 pareri dai partecipanti alla consultazione (in seguito «partecipanti»)⁴. La ripartizione dei partecipanti su vari gruppi è raffigurata nella Tabella 1, mentre l'allegato A2 riporta un elenco completo dei pareri.

Categorie	Pareri pervenuti
Cantoni e Comuni	31
Conferenze, commissioni, associazioni dei Comuni	5
Partiti politici	10
Associazioni mantello nazionali dell'economia	16
Economia energetica e organizzazioni attive nell'ambito della politica energetica	35
Organizzazioni di trasporto privato e pubblico	13
Organizzazioni ambientaliste	13
Altre organizzazioni e associazioni	73
Aziende e privati	60
Totale	256

Tabella 1: suddivisione dei partecipanti in gruppi.

³ Tutta la documentazione nonché le analisi complementari sono disponibili sul sito: www.bafu.admin.ch/co2-consultazione.

⁴ La raccolta dei pareri è pubblicata su Internet e può essere consultata (suddivisa in due documenti) al seguente indirizzo:
https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2801/Klimapolitik-der-Schweiz-nach-2020_Stellungnahmen-1.pdf
https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2801/Klimapolitik-der-Schweiz-nach-2020_Stellungnahmen-2.pdf

2 Compendio

2.1 Accordo di Parigi e obiettivi di riduzione delle emissioni

La consultazione ha dimostrato che la ratifica dell'Accordo di Parigi gode di un ampio sostegno, con solo alcuni partecipanti esplicitamente sfavorevoli. Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ danno invece adito a maggiori discussioni. Una maggioranza dei partecipanti è tuttavia favorevole all'obiettivo globale di riduzione delle emissioni del 50 per cento, così come proposto. Se la maggior parte dei Cantoni, la maggioranza dei partecipanti dell'economia energetica e gran parte delle altre organizzazioni approvano così questo obiettivo, un numero significativo di altri partecipanti auspica che sia più alto. Coloro che, al contrario, desidererebbero vederlo abbassato, sono minoritari. Quanto alle quote di riduzione delle emissioni nazionali ed estere, solamente una maggioranza assai esigua (organizzazioni ambientaliste, taluni partecipanti dell'economia energetica nonché la maggior parte dei partiti politici) ritiene che la quota nazionale dovrebbe essere più elevata di quella proposta nel progetto. Viceversa, numerosi partecipanti, principalmente gli attori dell'economia, le imprese e un numero abbastanza importante di Cantoni, invitano alla flessibilizzazione di queste quote. Da parte sua, la maggioranza degli altri partecipanti approva la quota minima di riduzione nazionale. Per quanto riguarda la fissazione di un obiettivo medio, i pareri sono molto divisi.

2.2 Collegamento degli SSQE svizzero ed europeo

Circa tre quarti dei partecipanti sono favorevoli al collegamento dell'SSQE della Svizzera con quello dell'UE. Tuttavia, un numero importante di loro dubita dell'efficacia del sistema europeo, dati i bassi prezzi per diritti di emissione. L'SSQE dell'UE è allora visto come uno strumento poco incentivante. Peraltro, un certo numero di partecipanti (salvo quelli che sono direttamente interessati) è favorevole all'integrazione dell'aviazione nell'SSQE, ritenendo che questo settore debba anch'esso ridurre le proprie emissioni.

2.3 Revisione della legge sul CO₂

2.3.1 Aumento dell'importo massimo della tassa sul CO₂ applicata ai combustibili

Per quanto riguarda l'aumento dell'importo massimo della tassa sul CO₂ applicata ai combustibili, i partecipanti favorevoli sono in leggera minoranza (la maggior parte dei Cantoni, quasi tutte le commissioni, conferenze e associazioni dei Comuni nonché un certo numero di partiti politici). Altri partecipanti, principalmente le organizzazioni ambientaliste, ma anche alcuni partiti politici, auspicano che l'importo massimo della tassa sia maggiore di 240 franchi, o allora che nessun importo massimo sia fissato allo scopo di potere adeguare la tassa sul CO₂ al grado di raggiungimento degli obiettivi. Al contrario, un'esigua maggioranza dei partecipanti, appartenente per metà al settore privato, si oppone a un aumento, ritenendo che l'importo attuale sia già abbastanza elevato.

2.3.2 Esenzioni dalla tassa sul CO₂ applicata ai combustibili

Il mantenimento delle possibilità di esenzione dalla tassa è accettato dalla grande maggioranza dei partecipanti. Per contro, il criterio di esenzione proposto è respinto dalla grandissima maggioranza di loro, specialmente dalla quasi totalità delle imprese e dalla gran parte dei Cantoni e dei partiti politici. Tra le associazioni mantello nazionali dell'economia e le imprese ricorre frequentemente il parere secondo il quale tutte le imprese dovrebbero potere scegliere di essere esentate oppure no. Per quanto concerne l'impostazione dell'esenzione dalla tassa, il modello «armonizzazione» convince molti più partecipanti che il modello «dissociazione». La maggioranza delle associazioni mantello nazionali dell'economia, la maggior parte delle imprese e un gran numero di Cantoni sono piuttosto favorevoli al modello «armonizzazione», mentre molti altri partecipanti, in particolare le organizzazioni ambientaliste e alcuni Cantoni, respingono i due sistemi proposti. Numerose imprese e associazioni mantello nazionali dell'economia sarebbero peraltro favorevoli a un altro modello che combini taluni aspetti dell'uno e dell'altro.

2.3.3 Programma Edifici

Nel settore degli edifici, la proposta di abbandonare la destinazione parzialmente vincolata dei proventi della tassa sul CO₂ al Programma Edifici è rifiutata da una maggioranza dei partecipanti, nello specifico costituita dalle organizzazioni ambientaliste, da una maggioranza dei Cantoni e dalla maggior parte delle imprese.

2.3.4 Divieto sussidiario di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili

Circa due terzi dei partecipanti (in particolare la maggior parte delle imprese, la maggioranza dei Cantoni e un'esigua maggioranza dei partiti politici) respingono il divieto sussidiario di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili. Le organizzazioni ambientaliste e alcuni Cantoni e partiti politici sono piuttosto favorevoli a questo divieto sussidiario.

2.3.5 Obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti

Una buona maggioranza dei partecipanti (nello specifico le organizzazioni ambientaliste, i Cantoni e la maggior parte dei partiti politici) è favorevole al mantenimento dell'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti. Se la maggioranza dei partecipanti (in particolare i partiti politici, gli attori dell'economia energetica, le organizzazioni ambientaliste e altre associazioni) invita a rialzare l'aliquota di compensazione svizzera, un certo numero di partecipanti (principalmente le imprese e una maggioranza degli attori del settore dei trasporti) auspica di rendere flessibili queste aliquote o allora di ridurre quella svizzera. Una minoranza dei partecipanti (la maggior parte dei Cantoni e commissioni, conferenze, associazioni dei Comuni) è favorevole a un'aliquota di compensazione svizzera fissata al dieci per cento al minimo e al 20 per cento al massimo.

2.3.6 Prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per i veicoli

La grande maggioranza dei partecipanti è esplicitamente favorevole al mantenimento delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per i veicoli. Molti di loro criticano invece l'assenza di proposta di altri provvedimenti di riduzione più efficaci nel settore dei trasporti. Sia tra le associazioni mantello nazionali dell'economia e le imprese, sia tra i Cantoni, i partiti politici e le organizzazioni ambientaliste ricorre spesso la critica a un progetto che si concentra troppo sul settore degli edifici o dell'industria. Così, viene evocata sovente la possibilità di introdurre una tassa su tutte le emissioni di CO₂. Peraltro, molti partecipanti auspicano che i carburanti (quali i biocarburanti e i carburanti sintetici) e i veicoli che emettono poco o niente CO₂ siano maggiormente incentivati. Taluni partecipanti vorrebbero anche che venga presa in considerazione l'istituzione di un sistema di *mobility pricing*⁵.

2.3.7 Fondo per le tecnologie

L'abbandono della destinazione parzialmente vincolata dei proventi della tassa sul CO₂ al fondo per le tecnologie è respinto dalla maggioranza dei partecipanti, in particolare dalla quasi totalità dei Cantoni e dalle organizzazioni ambientaliste.

2.3.8 Attività di formazione, di formazione continua, d'informazione al pubblico e di consulenza ai professionisti

Il mantenimento delle attività di formazione, di formazione continua, d'informazione al pubblico e di consulenza ai professionisti incontra un ampio sostegno.

⁵ Il *mobility pricing* si prefigge di utilizzare più efficacemente le capacità stradali e ferroviarie esistenti e di ridurre i picchi di affluenza. Si applica a tutte le modalità di trasporto e concerne dunque tanto la strada quanto la ferrovia. Questo concetto si distingue dal pedaggio stradale (*road pricing*) che concerne esclusivamente la strada (come p. es. a Londra o a Stoccolma).

2.3.9 Altri provvedimenti proposti dai partecipanti

Oltre ai provvedimenti già evocati nel settore dei trasporti, vengono fuori a più riprese l'adozione di provvedimenti di riduzione delle emissioni dovute all'aviazione e il richiamo all'adozione di provvedimenti che permettano di rendere gli investimenti compatibili con la protezione del clima.

3 Valutazione globale per gruppi di partecipanti

3.1 Cantoni e Comuni

Una netta maggioranza dei Cantoni condivide i due progetti riguardanti l'approvazione dell'Accordo di Parigi e il collegamento degli SSQE: eccezion fatta per SZ, tutti i Cantoni sostengono l'approvazione dell'Accordo di Parigi. Anche l'approvazione del collegamento degli SSQE trova l'appoggio di massima di tutti i Cantoni, meno BE e SZ.

Quanto alla legge sul CO₂, GE, SH e VD sottolineano che gli obiettivi definiti sono troppo poco ambiziosi e in tal modo l'Accordo di Parigi non può essere raggiunto. Di questa opinione sono anche Città di Zurigo e Città di Losanna. Dieci Cantoni (AI, GL, SG, ZH, NE, VS, NW, OW, BL, UR) aderiscono al parere congiunto della Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCAP) e della Conferenza dei direttori cantonali dell'energia (CDE) e chiedono che ai fini dell'approvazione dell'Accordo di Parigi l'obiettivo globale svizzero sia abbassato al 40 per cento. Ciò si giustifica per il fatto che gli obiettivi nel settore degli edifici sono troppo ambiziosi e non sono raggiungibili con la combinazione di provvedimenti proposta, mentre nel settore dei trasporti l'obiettivo non è abbastanza elevato. Nove partecipanti (AR, AI, GR, BE, BL, GE, Città di Zurigo, Città di Losanna, Città di Soletta) sostengono anche l'idea che nel settore dei trasporti si dovrebbero sancire per legge obiettivi di riduzione fissi e più severi.

Gran parte dei Cantoni critica il divieto sussidiario di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili: 15 (BL, AR, AI, GR, AG, SG, GL, TG, ZG, UR, OW, LU, SO, TI, NW) lo respingono esplicitamente. Il Programma Edifici è per contro giudicato efficace, 15 Cantoni vorrebbero portare avanti la destinazione parzialmente vincolata anche dopo il 2025.

3.2 Conferenze, commissioni, associazioni dei Comuni

Una netta maggioranza dei partecipanti condivide, di massima, i tre progetti e sostiene l'approvazione dell'Accordo di Parigi e del collegamento degli SSQE. CDE, DCAP e Conferenza dei governi dei Cantoni alpini (CGCA) concordano che l'obiettivo globale del 50 per cento non può essere raggiunto con i provvedimenti proposti ed evidenziano che specialmente nel settore dei trasporti sono necessari ulteriori sforzi. Sottolinea inoltre che gli obiettivi nel settore degli edifici sono troppo elevati e non potrebbero essere raggiunti con i provvedimenti proposti. A queste condizioni, l'Accordo di Parigi dovrebbe essere approvato con un obiettivo globale del 40 per cento.

L'Associazione dei Comuni Svizzeri (ACS) reputa invece realistico l'obiettivo globale del 50 per cento e mette in risalto l'importanza dei Comuni ai fini di una politica climatica efficace. L'Unione delle città svizzere (UCS) ritiene che le zone urbane siano fortemente interessate dai cambiamenti climatici, ad esempio a causa di prolungati periodi di caldo torrido in estate. Perciò anche l'UCS reputa l'obiettivo nazionale del 30 per cento troppo poco ambizioso.

3.3 Partiti politici

Salvo l'Unione democratica di centro (UDC), tutti i partiti politici sostengono l'approvazione dell'Accordo di Parigi.

L'approvazione del collegamento degli SSQE è tuttavia oggetto di discussioni controverse. Il Partito Popolare Democratico (PPD), il Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis (CSPO), il Partito Liberale Radicale (PLR), il Partito verde liberale (PVL) e il Partito Borghese Democratico (PBD) approvano il progetto. Il PLR subordina l'assenso all'introduzione della possibilità, per tutte le imprese SSQE, di ritirarsi volontariamente dall'SSQE (cosiddetto «opt-out»). Il PVL esprime innanzitutto riserve riguardo ai prezzi troppo bassi per i diritti di emissione nell'UE e al conseguente mancato incentivo ad adottare provvedimenti volti a ridurre le emissioni. Il Partito Socialista (PS) condivide queste riserve ed è perciò tendenzialmente contrario a un collegamento. I Verdi, Giovani Verdi e UDC respingono il collegamento.

I Verdi, Giovani Verdi e PS vedono inattuato le direttive dell'Accordo di Parigi nella proposta del Consiglio federale concernente la legge sul CO₂ e ne chiedono una rielaborazione completa. Anche il PVL giudica insufficienti i provvedimenti. PPD, PLR, Giovani liberali radicali e PBD chiedono maggiore flessibilità nel realizzare gli obiettivi nella legge sul CO₂, soprattutto nella ripartizione tra Svizzera ed estero.

L'UDC respinge per principio tutti e tre i progetti e chiede una sollecita abolizione della legge sul CO₂.

3.4 Associazioni mantello nazionali dell'economia

Le associazioni mantello nazionali dell'economia condividono tendenzialmente l'approvazione dell'Accordo di Parigi e il collegamento degli SSQE, criticano tuttavia le singole disposizioni della legge sul CO₂.

Quanto all'obiettivo globale, si osservano tendenze differenti. La *Federazione delle imprese svizzere (economiesuisse)* si dichiara per esempio d'accordo con un obiettivo globale di meno 50 per cento se in compenso non vengono definiti obiettivi medi e obiettivi nazionali. In modo analogo si esprime l'*Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)*. Altre associazioni mantello (p. es. *Centre Patronal*, *Federazione dell'Albergheria e della Ristorazione svizzera [GastroSuisse]*, *Società Svizzera degli Impresari-Costruttori [SSIC]*) vorrebbero vedere l'obiettivo allineato a quello dell'UE, il principale partner commerciale della Svizzera, e chiedono di portarlo al 40 per cento. L'*Unione sindacale svizzera (USS)* chiede tuttavia un obiettivo globale più elevato, *Travail.Suisse* un obiettivo nazionale più elevato.

Otto delle 16 associazioni mantello di tutta la Svizzera partecipanti chiedono che l'importo della massima tassa possibile sul CO₂ non salga a 240 franchi per tonnellata di CO₂, bensì che rimanga all'attuale aliquota massima di 120 franchi per tonnellata di CO₂. Soltanto quattro partecipanti (*Netzwerk für nachhaltiges Wirtschaften [öbu - Associazione per l'Economia Sostenibile]*, *USS*, *swisscleantech*, *Travail.Suisse*) sono d'accordo sull'aumento. Di per sé, la tassa sul CO₂ non è tuttavia contestata dai partecipanti. La maggior parte di essi (*economiesuisse*, *Swissmem [Industria meccanica, elettrotecnica e metallurgica svizzera]*, *Centre Patronal*, *hotelleriesuisse*, *GastroSuisse*, *öbu*, *SSIC*, *USAM*, *swisscleantech*) ritiene che la possibilità di esenzione dovrebbe però essere aperta a tutte le imprese interessate e non limitata da criteri. Solamente *Unione svizzera dei contadini (USC)* e *USS* si esprimono esplicitamente per una rigida limitazione degli aventi diritto all'esenzione.

L'USC sottolinea che i provvedimenti e i potenziali obiettivi in agricoltura⁶ dovrebbero essere adattati al difficile contesto economico ed essere piuttosto indicativi che non vincolanti.

3.5 Economia energetica e organizzazioni attive nell'ambito della politica energetica

In modo simile alle associazioni mantello nazionali dell'economia, i rappresentanti dell'economia energetica e le organizzazioni attive nell'ambito della politica energetica partecipanti si esprimono tendenzialmente in favore dell'approvazione dell'Accordo di Parigi e del collegamento degli SSQE. Per quanto riguarda la legge sul CO₂, gli attori dell'economia energetica si oppongono al criterio di esenzione dalla tassa sul CO₂ applicata ai combustibili, all'abbandono della destinazione parzialmente vincolata dei proventi della tassa sul CO₂ al fondo per le tecnologie e al Programma Edifici.

Fatta eccezione per l'*Associazione mantello svizzera dei commercianti di combustibile (Swissoil)*, nessuno dei partecipanti respinge l'approvazione dell'Accordo di Parigi.

E anche l'approvazione del collegamento degli SSQE riscuote un ampio consenso; unicamente la *Schweizerische Energie-Stiftung (SES - Fondazione svizzera per l'energia)* respinge il progetto, argomentando che, per i diritti di emissione, dovrebbe essere fissato un prezzo soglia per i diritti di emissione affinché l'SSQE europeo diventi un vero strumento di incentivazione della riduzione delle emissioni.

Tuttavia, gran parte dell'economia energetica non approva il progetto di legge sul CO₂. L'*Associazione svizzera dell'industria del gas (ASIG)* chiede ad esempio una ripartizione flessibile dell'obiettivo globale

⁶ Conformemente alla sua proposta concernente la legge sul CO₂, all'art. 3 cpv. 4 lett. a al Consiglio federale va data la competenza di definire obiettivi a livello di ordinanza settoriali e obiettivi intermedi.

tra la Svizzera e l'estero, una riduzione dell'obiettivo fissato nel settore degli edifici, la rinuncia al divieto sussidiario di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili e una proroga dell'esenzione dall'imposta sugli oli minerali per i biocarburanti. A queste richieste aderiscono ulteriori associazioni (p. es. *DSV [Associazione mantello dei gestori svizzeri di rete (elettriche)]*) e fornitori di energia regionali (p. es. *Energie Thun AG*, *energie wasser luzern [ewl]*, *Regio Energie Solothurn*, *Gasverbund Mittelland AG*). In maniera simile si esprime anche la *Erdöl-Vereinigung [UP - Unione petrolifera]*. Oltre a ciò, evidenzia però anche quanto sia importante, nell'ambito dell'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti fossili, consentire una ripartizione flessibile tra quota nazionale e quota estera.

Il divieto sussidiario di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili è sostenuto anche da taluni attori dell'economia energetica (*AEE [Agenzia per le energie rinnovabili e l'efficienza energetica]*, *InfraWatt*, *SES*, *Verband Fernwärme Schweiz [VFS - Associazione svizzera dei teleriscaldamenti]*).

3.6 Organizzazioni di trasporto privato e pubblico

I rappresentanti del trasporto privato e pubblico accolgono favorevolmente l'approvazione dell'Accordo di Parigi, nessun partecipante di questo gruppo la respinge.

Il collegamento degli SSQE viene giudicato in maniera più controversa che tra le associazioni mantello nazionali dell'economia e i rappresentanti dell'economia energetica. Quattro dei 13 partecipanti (*Associazione traffico e ambiente [ATA]*, *PRO VELO Svizzera*, *Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable [CESAR]*, *Mobilità pedonale Svizzera*) respingono il collegamento poiché nell'UE l'SSQE non è (ancora) considerato un efficace strumento di politica climatica. A questi si aggiunge il *Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt (Aerosuisse - Associazione mantello dell'aeronautica e del comparto aerospaziale svizzeri)*, che approva il collegamento soltanto se il traffico aereo ne viene escluso. Viceversa, la *Swiss International Airport Association (SIAA)*, che rappresenta gli impianti stazionari che partecipano già all'SSQE, approva il collegamento anche con l'inclusione del traffico aereo, propone però di perseguire il collegamento con ulteriori SSQE.

Alcuni partecipanti di questo gruppo (*ATA*, *PRO VELO Svizzera*, *CESAR*, *Mobilità pedonale Svizzera*) respingono l'intero progetto di legge sul CO₂ del Consiglio federale e chiedono una rielaborazione con obiettivi più ambiziosi. In merito alle prescrizioni sulle emissioni applicabili alle autovetture, *auto-schweiz* chiede un'interpretazione generosa delle disposizioni transitorie nell'introduzione di nuovi obiettivi (cosiddetto *phasing-in*) e un'abolizione delle disposizioni per gli autofurgoni e i trattori a sella. Un'interpretazione generosa del *phasing-in* la chiede anche il *Touring Club Svizzero (TCS)*, che in più sottolinea che nell'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti la quota estera andrebbe impostata in modo più flessibile.

3.7 Organizzazioni ambientaliste

Le organizzazioni ambientaliste si presentano come un gruppo assai compatto in fase di consultazione. Tutti i partecipanti sono favorevoli all'approvazione dell'Accordo di Parigi, ma respingono in quanto insufficienti i provvedimenti e gli obiettivi nella legge sul CO₂. *Alleanza climatica Svizzera*, *Greenpeace Schweiz (Greenpeace Svizzera)* e *WWF Svizzera* invitano il Consiglio federale a modificare sostanzialmente il progetto. Mancano gli obiettivi di, rispettivamente, 2 e 1,5 gradi centigradi decisi a Parigi. Inoltre, il progetto ignora il finanziamento climatico sancito a livello internazionale e l'obiettivo a lungo termine di emissioni a zero netto dal 2050.

Le organizzazioni ambientaliste si pongono in modo critico nei confronti del collegamento degli SSQE. Il prezzo per i diritti di emissione è eccessivamente basso nell'UE e il suo SSQE non è perciò (ancora) un efficace strumento di politica climatica. Con il collegamento si può ancora attendere finché non si vede come evolve l'SSQE europeo, proprio anche per quanto riguarda il traffico aereo. Indipendentemente da un collegamento, le organizzazioni ambientaliste chiedono l'introduzione di un prezzo soglia⁷.

⁷ Il prezzo soglia designa un prezzo unitario minimo per i diritti di emissione.

3.8 Altre organizzazioni e associazioni

In modo simile alle associazioni mantello nazionali dell'economia, le altre organizzazioni e associazioni partecipanti si esprimono tendenzialmente in favore dell'approvazione dell'Accordo di Parigi e del collegamento degli SSQE, ma in modo piuttosto critico sulla legge sul CO₂. Così, l'approvazione dell'Accordo di Parigi è respinta in modo coerente soltanto dall'*Associazione Svizzera Proprietari Fondiari (APF)* e dall'*Initiative gegen den Klima-Schwindel (IKLIS - Iniziativa contro l'inganno del clima)*. Ma anche in questo gruppo si trovano alcuni partecipanti (p. es. *Alliance Sud*, *Stiftung für Konsumentenschutz [SKS - Fondazione per la protezione dei consumatori]*, *Unione svizzera delle donne cattoliche [SKF]*) che giudicano insufficiente la messa in atto dell'Accordo di Parigi nella legge sul CO₂ e chiedono al Consiglio federale di rielaborare completamente il progetto.

In maniera piuttosto favorevole all'obiettivo globale del 50 per cento si esprimono 23 dei 72 partecipanti di questo gruppo (p. es. *Verband der schweizerischen Cementindustrie [cemsuisse - Associazione Svizzera dell'industria del cemento]*, *Interessensgemeinschaft Detailhandel Schweiz [IG DHS - Comunità d'interessi Commercio al dettaglio Svizzera - CI CDS]*, *Economia svizzera del legno [Lignum]*, *Wirtschaftsverband Chemie Pharma Biotech [scienceindustries - Associazione delle industrie chimiche, farmaceutiche, biotecniche]*, *Textilverband Schweiz [TVS - Swiss Textiles]*), per vari motivi piuttosto negativamente 15 (p. es. *Organisation der Schweizer Wirtschaft für Umweltschutz, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz [Eco Swiss - Organizzazione dell'economia svizzera per la protezione dell'ambiente, la sicurezza sul lavoro e la tutela della salute]*, *Alliance Sud*, *APF*, *SKS*, *Verband Schweizerische Ziegelindustrie [VSZ - Swissbrick - Associazione svizzera dell'industria della terracotta]*).

Il mantenimento della tassa sul CO₂ è incontestato tra i partecipanti, tuttavia viene criticato l'aumento dell'aliquota massima della tassa a 240 franchi per tonnellata di CO₂, con il quale sono d'accordo 32 dei 72 partecipanti (p. es. *Holzbau Schweiz [Holzbau Svizzera]*, *Lignum*, *myclimate*, *Verband Schweizerischer Isolierfirmen [Isolsuisse - Associazione delle aziende svizzere di isolamento]*, *Società svizzera degli ingegneri e degli architetti [SIA]*, *Umweltfreisinnige St. Gallen [UFS]*). Per un mantenimento della destinazione parzialmente vincolata per il Programma Edifici si esprimono 32 dei 72 partecipanti di questo gruppo, 18 dei 72 partecipanti approvano la proposta del Consiglio federale di abolire la destinazione parzialmente vincolata dal 2025.

L'approvazione del collegamento degli SSQE è respinta da sei dei 72 partecipanti di questo gruppo (p. es. *SKS*, *ökozentrum*, *SIA*), per lo più con la motivazione dei prezzi troppo bassi per i diritti di emissione nell'UE.

3.9 Aziende e privati

Oltre a cinque privati, hanno partecipato alla consultazione numerose imprese. Tra di esse ve ne sono molte che nell'attuale periodo legislativo 2013 – 2020 aderiscono all'SSQE, o hanno contratto un impegno di riduzione volto all'esenzione dalla tassa sul CO₂ senza partecipare al sistema oppure in prospettiva di una futura integrazione nell'SSQE.

Salvo pochi privati, i partecipanti sostengono l'approvazione dell'Accordo di Parigi. E anche l'approvazione del collegamento degli SSQE non è contestata. Delle imprese partecipanti alla consultazione, soltanto la *Emmi Schweiz AG* si esprime categoricamente contro di essa. La *Swiss International Air Lines Ltd. (Swiss)* vota per il collegamento, chiede tuttavia che ne sia escluso il traffico aereo.

Molte imprese partecipanti chiedono una flessibilizzazione della legge sul CO₂ sia per il raggiungimento degli obiettivi globali con quota nazionale e quota estera, sia per l'accesso all'esenzione dalla tassa sul CO₂.

Le imprese partecipanti già oggi integrate nell'SSQE non lo mettono, di per sé, in discussione. Danno tuttavia un forte rilievo alla necessità del collegamento con l'UE. Le imprese partecipanti con un'esenzione dalla tassa sottolineano la necessità di un sistema flessibile che dovrebbe dare a tutte le imprese interessate la possibilità di potersi fare esentare dal tassa sul CO₂ con un impegno di riduzione (o con una convenzione sugli obiettivi).

4 Approvazione dell'Accordo di Parigi

Dopo la procedura di consultazione congiunta, il progetto riguardante l'approvazione dell'Accordo di Parigi è stato separato dai progetti riguardanti l'approvazione del collegamento degli SSQE e dalla legge sul CO₂ e trasmesso con una procedura accelerata al Parlamento nel dicembre del 2016 assieme al messaggio. Perciò il Consiglio federale ha già preso atto del rapporto, pubblicato il 21 dicembre 2016, sui risultati della procedura di consultazione riguardante l'approvazione dell'Accordo di Parigi⁸. Nel presente rapporto riassume ancora una volta i risultati principali.

In sede di consultazione, l'approvazione dell'Accordo di Parigi non è stata contestata; nei pareri quasi il 95 per cento dei partecipanti si è espresso a favore. In tale contesto, è stato però oggetto di discussioni l'obiettivo globale da raggiungere entro il 2030, con il quale la Svizzera intende approvare l'Accordo. Questo aspetto è trattato al numero 0.

Tra i motivi addotti figuravano la posizione e il ruolo della Svizzera, l'efficacia dell'accordo nel contrastare i cambiamenti climatici e gli effetti positivi sull'economia nazionale. Un gran numero di partecipanti accoglie con soddisfazione anche il carattere mondiale dell'Accordo di Parigi, poiché rappresenta una strategia comune di un gran numero di Stati contro i cambiamenti climatici. Alcuni partecipanti pongono l'attenzione sul fatto che una rapida svolta verso una società a basse emissioni di CO₂ sarebbe vantaggiosa per l'economia e la società. Un certo numero di partecipanti sottolinea anche che la ratifica dell'Accordo di Parigi è importante per l'immagine della Svizzera, che sia per la sua posizione nella diplomazia o per il commercio. L'Accordo di Parigi viene anche esplicitamente considerato come un'opportunità per evitare i costi di un mancato intervento. In qualche parere è stata altresì sottolineata l'importanza dell'Accordo per i Paesi in sviluppo e la responsabilità della Svizzera a sottoscriverlo in virtù delle emissioni presenti e passate.

I pochi pareri contrari adducevano in particolare che, in un confronto internazionale, la Svizzera non produce un'elevata quantità di CO₂ e che gli obiettivi di riduzione delle emissioni sono troppo ambiziosi, mettendo a repentaglio la competitività e la crescita economica del Paese.

Eccezion fatta per SZ, tutti i Cantoni sono favorevoli all'approvazione dell'Accordo di Parigi. Molti (JU, SG, BL, GR, GL, TI, BS, VD, AR, AI, BL, GL, AG, SO) evidenziano che l'Accordo di Parigi è uno strumento importante per mitigare il cambiamento climatico. Sette (AR, AI, BL, GL, AG, SO, TI) sottolineano inoltre che proprio nell'approccio mondiale di Parigi sta la chiave per una politica climatica internazionale efficace. Sette (AR, AI, GR, GL, GE, ZG, SG) pongono l'attenzione sul fatto che quale Paese particolarmente colpito dai cambiamenti climatici, proprio la Svizzera sarebbe avvantaggiata da un accordo globale. E, infine, sei (AI, GR, GL, SO, ZG, SG) ritengono che, in quanto Paese altamente sviluppato, la Svizzera debba assumere la sua responsabilità storica per la protezione del clima. GE rileva che una rapida approvazione è importante per la salvaguardia delle relazioni economiche internazionali e per l'immagine della Svizzera. Anche SG, AR, AI e GL seguono questa opinione e sottolineano che una rapida approvazione è nell'interesse del nostro Paese.

Tutte le conferenze e commissioni partecipanti accolgono con soddisfazione l'approvazione dell'Accordo di Parigi, le riserve espresse riguardano piuttosto l'entità dell'obiettivo globale. UCS, DCAP, CDE e CGCA sottolineano l'importanza dell'Accordo di Parigi per la salvaguardia delle relazioni economiche internazionali e per l'immagine della Svizzera. Inoltre, questi partecipanti chiedono una rapida approvazione, cosicché, nell'elaborazione dell'Accordo di Parigi, la Svizzera possa partecipare quanto prima attivamente ai negoziati.

Salvo l'UDC, tutti i partiti politici condividono l'approvazione. Il PPD fa tuttavia dipendere un'approvazione della Svizzera dal fatto che venga raggiunto il numero minimo di 55 Stati con complessivamente

⁸ https://www.admin.ch/ch/i/gg/pc/documents/2801/Politica-climatica-della-Svizzera-dopo-il-2020_Rapporto-risultati-V2_it.pdf

il 55 per cento delle emissioni mondiali⁹. Vari partiti (*PLR, PPD, Giovani Verdi, I Verdi e PVL*) sottolineano che un simile accordo su scala mondiale, che riunisce un gran numero di Stati e concerne la riduzione dei gas serra, è essenziale per contrastare i cambiamenti climatici. Anche in questo gruppo molti partecipanti (*PS, Giovani Verdi, I Verdi, PPD e PLR*) sottolineano che una rapida approvazione dell'Accordo è importante per il ruolo della Svizzera nella diplomazia internazionale e per la salvaguardia delle relazioni economiche. Il *PVL* rimarca che l'Accordo di Parigi è uno strumento importante al fine di promuovere in tutto il mondo l'efficienza energetica e l'impiego di energie rinnovabili e per accelerare le innovazioni verso una società a basse emissioni di CO₂. L'*UDC* respinge l'approvazione asserendo che non si deve aderire a un accordo così ideologico.

Le associazioni mantello nazionali dell'economia si pronunciano compatte a favore dell'approvazione dell'Accordo di Parigi. *Travail.Suisse, organizzazione nazionale della costruzione (costruizionessvizzera), swisscleantech e Swissmem* ne sottolineano l'urgenza. *Travail.Suisse, Swissmem, economiesuisse e swisscleantech* ritengono che un simile accordo a livello mondiale sia un provvedimento fondamentale in materia di politica climatica. *Swissmem* evidenzia inoltre che per l'economia è importante conoscere rapidamente le condizioni generali di politica climatica per disporre precocemente della maggiore sicurezza possibile a livello di pianificazione. *Centre Patronal* e *USC* rilevano come non si debba compromettere l'economia svizzera con obiettivi troppo ambiziosi. Inoltre, *swisscleantech* rimarca l'incoerenza tra la volontà data dall'Accordo di Parigi di esaminare il grado di raggiungimento degli obiettivi ogni cinque anni e il presente progetto, che prevede di farlo solamente ogni dieci anni per la Svizzera.

Tra gli attori dell'economia energetica, tutti i partecipanti, fatta eccezione per *Swissoil*, accolgono in modo assai positivo la ratifica dell'Accordo di Parigi. *Gruppo E* e *regioGrid* ritengono così che la Svizzera non possa che sostenere una politica climatica condotta dalla comunità internazionale in maniera coordinata e che risponde anche alle preoccupazioni nazionali. Anche *Biomasse Suisse (Biomassa Svizzera)* e *Interessengemeinschaft Energieintensive Branchen (IGEB - Comunità di interessi dei settori ad alta intensità energetica)* ritengono che la Svizzera debba partecipare a questo impegno mondiale importante contro i cambiamenti climatici. *Energie 360° AG* e *Associazione professionale svizzera delle pompe di calore (APP)* salutano la ratifica dell'Accordo di Parigi poiché trovano che sia importante agire contro i cambiamenti climatici su scala mondiale. In modo più reticente, le associazioni *DSV* e *Verband Effiziente Energie Erzeugung [V3E]* non vorrebbero che la Svizzera si impegni troppo fortemente e metta in pericolo la propria economia o il proprio approvvigionamento energetico. Al contrario, *Swissoil* si oppone alla ratifica dell'Accordo di Parigi, affermando che gli oli minerali sono importanti in molti ambiti, ad esempio nel settore degli edifici, quale sistema di riscaldamento. *Swissoil* rifiuta anche ogni ostacolo (divieti, contributi ecc.) al libero mercato dell'energia.

Quanto agli attori del settore dei trasporti, tutti i partecipanti vogliono che l'Accordo di Parigi sia ratificato. *ATA, PRO VELO Svizzera, Mobilità pedonale Svizzera* e *CESAR* ritengono così che questo accordo sia uno strumento basilare contro i cambiamenti climatici e che la sua ratifica sia importante per l'immagine della Svizzera, per la diplomazia, per il suo statuto di membro dello *United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC - Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici)*, per il suo ruolo all'ONU e per le sue relazioni commerciali. Queste quattro organizzazioni vorrebbero anche che l'Accordo sia ratificato al più presto. *Aerosuisse* ritiene che la Svizzera debba ratificare l'Accordo per essere coinvolta nell'elaborazione della sua attuazione.

Le organizzazioni ambientaliste (p. es. *Stiftung Praktischer Umweltschutz [PUSCH - l'ambiente in pratica], Pro Natura, Greenpeace Schweiz, WWF Svizzera*) sono tutte favorevoli alla ratifica dell'Accordo di Parigi. I *Grands-parents pour le climat* o anche *l'Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera italiana (ACSI)* ritengono che l'Accordo di Parigi sia un'azione importante contro i cambiamenti climatici. *Iniziativa delle Alpi* o anche *Kirche und Umwelt (oeku - Chiesa e ambiente)* pensano che la ratifica dell'Accordo di Parigi sia importante per l'immagine della Svizzera, per il suo ruolo nella diplomazia e nell'ONU o anche quale membro dell'*UNFCCC*. Per *Association Climat Genève (ACG)* e

⁹ Questo quorum è stato raggiunto il 5 ottobre 2016 con la ratifica dell'UE.

Grands-parents pour le climat la ratifica dell'accordo è tanto più importante considerando che Ginevra è la città sede dell'*Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC - Gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico)*. *BirdLife Svizzera*, *ACG* e altri affermano inoltre che bisogna ratificare il testo il prima possibile.

Quanto alle altre organizzazioni, più dell'80 per cento dei partecipanti (p. es. *IG DHS*, *Unione svizzera dei produttori di verdura (USPV)*, *Isolsuisse*, *Gruppe der Schweizerischen Gebäudetechnik-Industrie [GSGL - Gruppo dell'industria svizzera per la tecnica degli edifici]*, *Schweizer Käsespezialisten [Fromarte - Organizzazione Artigiani svizzeri del formaggio]*) saluta la ratifica dell'Accordo di Parigi. Quattordici partecipanti, tra cui in particolare la *Fondazione svizzera per la cooperazione allo sviluppo (Swissaid)*, *scienceindustries* o anche l'*Associazione Svizzera d'Assicurazioni (ASA)*, ritengono ad esempio che un accordo su scala mondiale, con un gran numero di Stati e concernente la riduzione dei gas serra, sia essenziale contro i cambiamenti climatici. Peraltro, 11 organizzazioni (p. es. *Helvetas Swiss Intercooperation*, *Organizzazione di Cooperazione internazionale dei cattolici della Svizzera [Sacrificio Quaresimale]*) pensano che la ratifica sia importante per l'immagine della Svizzera, per il suo ruolo nella diplomazia e nell'ONU o anche quale membro dell'*UNFCCC*. Vari partecipanti (*SKS*, *Associazione Tecnica Svizzera [ATS - Swiss Engineering]*, *Associazione svizzera e del Liechtenstein della tecnica della costruzione [suissetec]*, *Istituto federale di ricerca per la foresta, la neve e il paesaggio [WSL]*) affermano che la Svizzera non può permettersi il lusso di tirarsi fuori da questo sviluppo internazionale. Per *Swiss Sustainable Finance (SSF)* è importante decidere rapidamente sulle condizioni generali allo scopo di integrare risposte per l'industria finanziaria, come permetterebbe una pronta ratifica. Tuttavia, alcuni partecipanti rilasciano commenti più diversificati. La *Fédération des Entreprises Romandes (FER)* non è contraria alla ratifica, ma non vorrebbe che la Svizzera operi da sola e sottolinea dunque che anche gli altri Paesi devono mantenere i propri impegni. Il *Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)* vorrebbe ratificare l'Accordo soltanto a patto che 55 Stati con il 55 per cento delle emissioni mondiali l'abbiano già ratificato. Da parte sua, *Swiss Beef* vorrebbe che l'Accordo non penalizzi la produzione alimentare. Peraltro, alcuni partecipanti propendono piuttosto a sfavore della ratifica. La *Chambre du commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)* teme che la Svizzera si penalizzi per eccesso di zelo («*Swiss Finish*»), mentre l'Accordo di Parigi non la obbliga a fare tanto e i Paesi vicini potrebbero decidere di fare meno. Solamente *IKLIS*, dato il suo scetticismo nei confronti delle problematiche climatiche, rifiuta chiaramente la ratifica.

La ratifica dell'Accordo è anche plebiscitata dalle imprese e dai privati con quasi il 60 per cento di pareri totalmente favorevoli¹⁰. Sono dunque una quarantina di partecipanti (p. es. *IBB Energie AG*, *EMS-Chemie Holding AG*, *Eidgenössische Technische Hochschule Zürich [ETHZ - Politecnico federale di Zurigo]*, *Coop*) a rilasciare commenti favorevoli alla ratifica. *Werke am Zürichsee AG* o anche *Clariant Produkte AG* ritengono che l'Accordo di Parigi costituisca un'azione importante contro i cambiamenti climatici. Altri (p. es. *Gaznat SA* o anche *Emmi Schweiz AG*) rilevano che le risposte ai cambiamenti climatici devono essere date a livello mondiale, come propone l'Accordo di Parigi. *Hergiswiler Glas AG (Glasi)* o anche *Swiss Krono AG* affermano che è importante che la Svizzera partecipi allo sviluppo di questo sistema internazionale di riduzione delle emissioni di CO₂. *Werke am Zürichsee AG* e *IB Langenthal AG* sostengono questo accordo che promuoverebbe l'efficienza energetica, l'utilizzo di energie rinnovabili, l'innovazione tecnologica, l'abbandono progressivo del carbone e l'indipendenza energetica della Svizzera. *Hermes Investment Management* sottolinea che è nell'interesse dell'economia e degli investitori contrastare con urgenza i cambiamenti climatici. Con maggiori sfumature, una decina di partecipanti, tra cui in particolare *Keller AG Ziegeleien* o anche *Metoxit AG*, approvano la ratifica del testo ma temono che ciò metta in pericolo la sopravvivenza dell'industria svizzera. Tre partecipanti sono piuttosto sfavorevoli alla ratifica dell'Accordo di Parigi. *Verband Aargauischer Stromversorger (VAS)* ed *Energie Seeland AG* ritengono ad esempio che la quota di emissioni della Svizzera su scala mondiale sia assai esigua. Tuttavia, soltanto tre partecipanti rifiutano totalmente la ratifica. Un privato ritiene che una poli-

¹⁰ Occorre notare che la maggioranza dei 40 % rimanenti sono soprattutto critici rispetto agli obiettivi svizzeri proposti nel presente progetto e non nei confronti dell'Accordo di Parigi in sé.

tica climatica dovrebbe riguardare la totalità dell'approvvigionamento energetico mediante fonti rinnovabili. Viceversa, due privati si oppongono a qualsiasi provvedimento di politica climatica. La *MR-int Michel de Rougemont Enterprise Consulting* scrive così che l'Accordo di Parigi è futile, inutile, estremamente costoso, ingiusto verso i Paesi più poveri e che mette in pericolo la sovranità del Paese. Questo accordo farebbe anche incombere gravi rischi sulla vita sociale ed economica della Svizzera.

5 Approvazione del collegamento dei sistemi di scambio di quote di emissioni

In sede di consultazione, il collegamento dell'SSQE della Svizzera con quello dell'UE riscuote consensi. Circa tre quarti dei partecipanti (p. es. *GL, LU, PLR, PPD, USC, cemsuisse, Lignum*) si esprimono a favore del collegamento. Soltanto 26 partecipanti lo respingono categoricamente (p. es. *PS, I Verdi, IKLIS, Emmi Schweiz AG*). I partecipanti vedono quale principale motivo per un collegamento il fatto che in questo modo l'industria svizzera sarebbe ad armi pari con i suoi diretti concorrenti nell'UE. Inoltre, si creerebbe così l'accesso a un mercato con maggiore liquidità per i diritti di emissione. Il motivo più menzionato contro un collegamento è il prezzo basso per i diritti di emissione nell'UE e con ciò la spiegazione che l'SSQE europeo non rappresenta (ancora) un efficace strumento di politica climatica. Molti partecipanti subordinano il proprio assenso ad ampie richieste riguardo all'impostazione dell'SSQE, come l'esclusione del traffico aereo oppure la possibilità per tutte le imprese di ritirarsi volontariamente dall'SSQE.

Salvo *SZ* e *BE*, tutti i Cantoni approvano il collegamento degli SSQE. Molti (*BL, AR, AI, GR, AG, SO, ZH, SH*) sottolineano che così aumenta la sicurezza a livello di pianificazione per le imprese svizzere e si potrà loro garantire l'accesso a un mercato con maggiore liquidità. Inoltre, cinque (*BL, AR, AI, GR, SH*) aggiungono che un collegamento porta benefici in termini di efficienza nella riduzione delle emissioni di gas serra. *BE* respinge il collegamento poiché, a causa dei prezzi bassi per i diritti di emissione, l'SSQE dell'UE non rappresenta (ancora) un efficace strumento di politica climatica. Il prezzo basso è considerato problematico anche da altri Cantoni (*GL, ZG, SG, BE, OW, LU, VS, NW*, più *Città di Zurigo*) quale via d'uscita questi partecipanti vedono l'introduzione di un prezzo minimo per i diritti di emissione. L'inclusione del traffico aereo nell'SSQE è salutata da 15 Cantoni (*FR, JU, AR, AI, GR, GL, ZG, ZH, UR, GE, SG, OW, LU, VS, NW*) e 12 di essi ritengono inoltre che anche l'assegnazione di diritti di emissione a titolo gratuito per l'industria dell'aviazione debba essere diminuita, come è il caso per gli impianti stazionari. Dieci (*AR, AI, GR, UR, GL, ZG, OW, LU, VS, NW*) sostengono che l'assegnazione a titolo gratuito proprio di questi impianti stazionari deve avvenire solamente se ciò è necessario per una gestione efficace dei gas serra. E per finire, 14 (*BL, ZH, UR, AR, AI, GR, GL, ZG, SG, OW, LU, VS, NW, FR*) accolgono con soddisfazione l'inclusione di centrali termiche a combustibili fossili nell'SSQE.

Tutte le commissioni e conferenze partecipanti approvano il collegamento degli SSQE. *UCS, DCAP* e *CDE* chiedono tuttavia l'introduzione di un prezzo minimo per i diritti di emissione. *CGCA, DCAP* e *CDE* sostengono l'integrazione del traffico aereo nell'SSQE e sottolineano l'importanza che l'assegnazione a titolo gratuito vada diminuendo per gli operatori dell'aviazione. Questi tre partecipanti evidenziano inoltre il proprio assenso all'inclusione delle centrali termiche a combustibili fossili, vedono però nei prezzi bassi per i diritti di emissione un certo pericolo per un forte incremento e dunque maggiori emissioni di gas serra.

I partiti politici esprimono pareri assai discordanti riguardo al collegamento degli SSQE. *PBD, CSPO, PPD, PVL* e *PLR* manifestano il proprio assenso e pongono l'accento sui suoi vantaggi economici. Il *PLR* sottolinea in particolare che il collegamento aumenterebbe la liquidità del mercato e migliorerebbe la sicurezza a livello di pianificazione. Chiede però la possibilità per tutte le imprese di ritirarsi dall'SSQE («opt-out»). Con talune distinzioni il *PVL*, pur essendo parzialmente favorevole al collegamento, evidenzia che non è uno strumento di politica climatica dei più efficaci. *I Verdi, Giovani Verdi* e *UDC* respingono il collegamento, ma per differenti ragioni. Mentre l'*UDC* respinge in generale gli strumenti di politica climatica, *I Verdi* e *Giovani Verdi* ritengono che a causa dei prezzi bassi per i diritti di emissione l'SSQE europeo non sia un efficace strumento di politica climatica. Anche il *PS* aderisce a questa argomentazione, ciononostante può però immaginarsi un collegamento. In tal senso, per il *PS* è importante l'introduzione di un prezzo minimo per i diritti di emissione. A questa richiesta aderiscono anche *I Verdi* e *Giovani Verdi*, e anche il *PVL* critica i prezzi bassi per i diritti di emissione. Inoltre, quest'ultimo sottolinea che sarebbe più indicato se al posto dell'SSQE si puntasse sulla tassa sul CO₂. L'integrazione

dell'aeronautica nell'SSQE è giudicata positivamente da *PS, I Verdi, Giovani Verdi, PPD e PLR*. *PS, I Verdi e Giovani Verdi* chiedono un abbassamento dell'assegnazione a titolo gratuito per gli operatori dell'aviazione, il *PLR* di considerare la misura decisa dall'*International Civil Aviation Organization (ICAO - Organizzazione internazionale dell'aviazione civile)* e basata sul mercato, riguardante la protezione del clima dal 2020¹¹.

Le associazioni mantello nazionali dell'economia si esprimono positivamente riguardo al collegamento degli SSQE, nessun partecipante respinge il progetto. Tuttavia, solamente l'*USC* è totalmente favorevole al collegamento, gli altri hanno alcune reticenze. In parte le associazioni mantello esprimono tuttavia riserve riguardo all'impostazione. *Centre Patronal, USAM, Swissmem, USC ed economiesuisse* chiedono che tutte le imprese abbiano la possibilità di chiedere un «opt-out» o un «opt-in». *swisscleantech* e *USS* sottolineano che il collegamento va accolto favorevolmente piuttosto sotto il profilo economico che non sotto quello della politica climatica. Un'argomentazione simile la adducono anche *Travail.Suisse, öbu e costruzioni svizzera*, che rimarkano la mancanza di efficienza dell'SSQE. *Swissmem* argomenta che il collegamento è assai importante per l'industria svizzera e va perseguito il più in fretta possibile. *Centre Patronal, USAM ed economiesuisse* esprimono un parere contrario in merito all'inclusione del traffico aereo nell'SSQE poiché l'*ICAO* ha già proposto provvedimenti in questo settore.

I rappresentanti dell'economia energetica sostengono il collegamento degli SSQE per ragioni di competitività dell'industria svizzera, soltanto *SES* respinge il progetto a causa dei prezzi troppo bassi per i diritti di emissione nell'UE. *Energie Wasser Bern* e *Regio Energie Solothurn* evidenziano come il collegamento può portare all'armonizzazione della politica climatica in Europa. Il *Gasverbund Mittelland AG* si aspetta dal collegamento un allineamento dei prezzi a quelli dell'UE, la *DSV* una soluzione per il problema dell'effetto «carbon leakage»¹². In modo critico, ma non negativo, si esprimono *Industrielle Werke Basel (IWB)*, *Associazione svizzera dei professionisti dell'energia solare (Swissolar)*, *Energie 360° AG*, *Schweizerischer Fachverband für Wärmekraftkopplung [Fachverband WKK - Associazione professionale svizzera per la cogenerazione forza-calore]*, *Services Industriels de Genève (SIG)* e *Genossenschaft Ökostrom Schweiz (Ökostrom Schweiz - Cooperativa Ökostrom Svizzera)*, che pongono l'accento sui prezzi bassi per i diritti di emissione nell'UE. Per le *IWB*, a causa dei prezzi vantaggiosi dei diritti di emissione in vigore nell'SSQE dell'UE, l'accoppiamento degli SSQE dell'UE e della Svizzera potrebbe pregiudicare la produzione di energie rinnovabili nel nostro Paese, in particolare la forza idrica. Sull'integrazione delle centrali termiche a combustibili fossili nel sistema dello scambio delle quote di emissioni si esprimono positivamente *Unione petrolifera (UP)*, *Forum svizzero dell'energia (FECH)*, *Associazione delle aziende elettriche svizzere (AES)*, *SES* e *swisselectric*. Sull'integrazione del traffico aereo si esprimono soltanto *SES*, che l'approva, e *UP*, che la respinge.

Le organizzazioni di trasporto privato e pubblico partecipanti si esprimono in maniera piuttosto critica riguardo al collegamento degli SSQE. *ATA, CESAR, Mobilità pedonale Svizzera* e *PRO VELO Svizzera* respingono il collegamento a causa dei prezzi bassi per i diritti di emissione, *Aerosuisse* e *SIAA* sostengono il collegamento soltanto se viene esclusa l'aviazione e sottolineano che, con il piano CORSIA, l'aviazione ha concluso un accordo globale e che ciò basta come provvedimento. *UPSA, Ferrovie Federali Svizzere (FFS)* e *Stradasvizzera – Federazione stradale svizzera (FSS)* sono favorevoli al collegamento.

Le organizzazioni ambientaliste vedono in modo critico il collegamento degli SSQE. *Alleanza climatica Svizzera, Greenpeace Schweiz, WWF Svizzera, Iniziativa delle Alpi, Pro Natura, PUSCH, BirdLife Svizzera, Grands-parents pour le climat* e *ACG* sottolineano che l'SSQE europeo non è (ancora) uno strumento di politica climatica efficace e che il collegamento può quindi attendere. Questi nove partecipanti nonché *KlimaSeniorinnen Schweiz* chiedono l'introduzione di un prezzo minimo per i diritti di emissione, a prescindere dalla realizzazione del collegamento. Viene invece accolta favorevolmente l'integrazione del traffico aereo e degli impianti termici alimentati con combustibili fossili nell'SSQE.

¹¹ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA).

¹² Per «carbon leakage» si intende la rilocalizzazione di fonti di emissione di CO₂, dunque la delocalizzazione della produzione industriale da Paesi con severe prescrizioni sulle emissioni di CO₂ in Paesi senza o con minori prescrizioni.

Nel gruppo delle altre organizzazioni, una maggioranza dei partecipanti (p. es. *Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung*, *Chambre neuchâtoise du commerce et de l'industrie [CNCI]*, *Organisation der Schweizer Wirtschaft für Umweltschutz, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz [Eco Swiss – Organizzazione dell'economia svizzera per la protezione dell'ambiente, la sicurezza sul lavoro e la tutela della salute]*, *ATS*) è favorevole al collegamento degli SSQE. Così, il SAB ritiene che un mercato di scambio di quote di emissioni piccolo come quello della Svizzera non abbia ragione d'essere. *cemsuisse* pone l'attenzione sul fatto che le imprese svizzere avrebbero accesso a un maggiore volume di diritti di emissione. *Fromarte* e *Aqua Nostra Svizzera* vedono nel collegamento una tappa verso la creazione di una base comune in materia di politica climatica internazionale. In modo più attenuato, *Holzindustrie Schweiz*, *Bio Suisse*, *suissetec* e *SSF* esprimono riserve in merito ai prezzi bassi dei diritti di emissione in vigore nell'SSQE dell'UE. *Alliance Sud*, *suissetec* e *Fédération Romande des Consommateurs (FRC)* propongono l'introduzione di un prezzo soglia, mentre *Accademie svizzere delle scienze* consiglia piuttosto l'abbassamento del CAP¹³ dell'SSQE europeo accoppiato a un'assenza di limite massimo della tassa sul CO₂ allo scopo di poterlo regolare in funzione del grado di raggiungimento degli obiettivi. *South Pole Group* rileva anche che l'SSQE dell'UE richiede molto lavoro amministrativo per poco effetto quale strumento di politica climatica. *Ökozentrum Schweiz* rifiuta il collegamento, a meno che i prezzi dei diritti di emissione salgano e/o che sia possibile computare i diritti di emissione quale compensazione da conseguire all'estero. Tre partecipanti (*Klik [Fondazione per la protezione del clima e la compensazione di CO₂]*, *Swiss Textiles*, *VSZ*) auspicano la possibilità, per le imprese che partecipano all'SSQE, di potere essere dispensate dall'SSQE (sistema «opt out») in virtù della conclusione di una convenzione sugli obiettivi. *ACSI*, *Sacrificio Quaresimale*, *Helvetas Swiss Intercooperation* o anche *IKLIS* si oppongono invece al collegamento a causa dei prezzi bassi dei diritti di emissione dell'SSQE dell'UE. Quanto all'integrazione del traffico aereo nell'SSQE, *myclimate* o anche *SKS* vi sarebbero favorevoli, mentre la *CCIG* vi si opporrebbe.

Quanto alle imprese e ai privati, una buona maggioranza dei partecipanti (p. es. *Swiss Steel AG*, *Espace Real Estate Holding AG*, *Technische Betriebe Uzwil*) è favorevole al collegamento. Così, vari partecipanti (p. es. *IBB Energie AG*, *SwissFarmerPower Inwil AG [SFPI]*, *Wynagas AG*) ritengono che ciò renderebbe le imprese svizzere più competitive. Altri (p. es. *Erdgas Innerschwyz*, *StWZ Energie AG*) aggiungono che il collegamento diminuirebbe i rischi di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio¹⁴ e i problemi di doppio conteggio. La *Handelskammer beider Basel (HKBB)* ritiene che bisognerebbe armonizzare i prezzi dei certificati. Le imprese interessate che già oggi partecipano allo scambio delle quote di emissioni (p. es. *BASF Schweiz AG*, *Clariant Produkte AG*, *Dottikon Exclusive Synthesis AG*, *Kimberly-Clark GmbH*, *Lonza AG*) si esprimono positivamente sul collegamento, ponendolo spesso addirittura come condizione per il mantenimento dell'SSQE in Svizzera. Altre imprese SSQE (p. es. *ZZ Wancor AG*, *Kalkfabrik Netstal AG (KFN)*) chiedono le possibilità di «opt-out» e di «opt-in» per tutte le imprese e che vengano considerate le peculiarità svizzere (bassa produzione di elettricità mediante agenti energetici fossili, grande dipendenza dall'esportazione, costo elevato delle prestazioni di riduzione ecc.) nel determinare l'assegnazione a titolo gratuito. La *Swiss* approva il collegamento solamente se ne viene escluso il traffico aereo. La vede diversamente la *Flughafen Zürich AG*, che non chiede di escludere il traffico aereo, ma anzi reputa importante il collegamento con ulteriori SSQE al di fuori dell'UE. Vari partecipanti (p. es. *VAS*, *IB Langenthal AG*) ritengono che l'integrazione degli impianti di cogenerazione forza-calore (ICFC - impianti CFC) nell'SSQE li svantaggerebbe nei confronti della corrente estera proveniente da fonti fossili. Peraltro, altri partecipanti (p. es. *Saphirwerk AG*, *Keller AG Ziegelein*) vorrebbero che i diritti di emissione siano assegnati a titolo gratuito soltanto se sono necessari all'efficienza delle emissioni e alla competitività e che i diritti rimanenti siano messi all'asta. Dalla parte dei partecipanti un po' più reticenti, *ETHZ* e *Paul Scherrer Institut (Istituto Paul Scherrer)* criticano i prezzi bassi dei diritti di emissione dell'SSQE dell'UE. Questi due partecipanti ritengono che la Svizzera dovrebbe collegare il suo SSQE soltanto a patto che il CAP dell'SSQE europeo sia abbassato. Per *KFN* e

¹³ Il CAP è il limite massimo di emissioni dell'SSQE, vale a dire la quantità complessiva massima dei diritti di emissione che le imprese SSQE hanno a disposizione ogni anno.

¹⁴ La rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, o «carbon leakage» in inglese, si riferisce al rischio di delocalizzazione delle emissioni all'estero a causa dei costi del CO₂.

FRC, le differenze strutturali dei settori dell'UE e della Svizzera devono essere prese in considerazione (rapporto tra quantità e qualità di produzione, rapporto tra importazione ed esportazione di energia ecc.). Alcuni partecipanti si oppongono al collegamento degli SSQE. Così, un privato ed *Emmi Schweiz AG* affermano che i prezzi dei certificati dell'SSQE dell'UE sono troppo bassi e che dev'essere definito un prezzo soglia. La *Swiss Krono AG* ritiene che l'SSQE europeo non sia uno strumento efficace di politica climatica.

6 Revisione totale della legge sul CO₂ per il periodo successivo al 2020

Di seguito vengono presentati i pareri sui diversi aspetti e strumenti del progetto di revisione totale della legge sul CO₂. Dopo una breve analisi quantitativa, di volta in volta i pareri vengono riassunti secondo il gruppo di partecipanti.

6.1 Obiettivo globale e obiettivo medio della Svizzera

Già alla vigilia dell'Accordo di Parigi, la Svizzera aveva annunciato a livello internazionale i propri obiettivi di riduzione delle emissioni:

- un obiettivo globale: entro il 2030 riduzione delle emissioni di gas serra del 50 per cento rispetto al 1990; e
- un obiettivo medio: nella media del periodo 2021–2030 riduzione delle emissioni di gas serra del 35 per cento rispetto al 1990.

Quanto all'obiettivo globale, il 47 per cento dei partecipanti¹⁵ è favorevole, il 32 per cento vorrebbe vederlo più elevato e il 21 per cento ne auspicherebbe la riduzione. Per quanto concerne l'obiettivo medio, le posizioni sono molto serrate: 43 partecipanti (p. es. *FR, ZG, CDE, PLR, VSZ, Swissoil*) vi si oppongono, mentre 37 (p. es. *GL, BE, UR, IG DHS, Alleanza climatica Svizzera*) vi sono favorevoli.

I Cantoni e i Comuni condividono a maggioranza l'obiettivo globale della Svizzera, così *AG, GR, SO, BL, ZG, GL, UR* e *SG* spiegano che il 50 per cento proposto si coniugherebbe bene con le conoscenze scientifiche. *BE, BS* e *AG* sottolineano che l'obiettivo globale del 50 per cento, pur se ambizioso, è però assolutamente attuabile. *LU* condivide l'obiettivo globale del 50 per cento. *AG* e *GR* osservano che un obiettivo globale ambizioso può essere una grossa opportunità per l'economia svizzera. *GE, SH* e *Città di Zurigo* chiedono un obiettivo globale più ambizioso. I Cantoni esprimono però anche riserve. Molti di loro (*AI, GL, SG, ZH, NE, VS, NW, OW, BL, UR*) seguono così i pareri della *CDE* e della *DCAP* e pur sostenendo, di massima, l'obiettivo globale del 50 per cento, giudicano però inadeguati i provvedimenti proposti per raggiungere questo obiettivo. Fintanto che si pongono obiettivi così ambiziosi soltanto nei settori degli edifici e dell'industria, ma non nel settore dei trasporti, questi Cantoni chiedono un abbassamento dell'obiettivo globale al 40 per cento. Sei del gruppo dei Cantoni e dei Comuni (*FR, ZG, AG, GL, VS, Città di Soletta*) giudicano in modo piuttosto critico l'introduzione di un obiettivo medio: *FR, ZG* e *Città di Soletta* non ritengono necessario l'obiettivo medio, mentre *AG* lo designa come irrealistico. *VS* vorrebbe peraltro che questo obiettivo medio fosse abbassato al 28 per cento. *JU, UR* e *VD* evidenziano in particolare che l'ambito dei trasporti possiede ancora grandi potenziali di riduzione.

Conferenze, commissioni, associazioni dei Comuni si esprimono in modo divergente sull'obiettivo globale. *DCAP, CDE* e *CGCA* argomentano che l'obiettivo globale del 50 per cento può essere raggiunto soltanto con un contributo più importante da parte del settore dei trasporti. Ma poiché i provvedimenti proposti nella legge sul CO₂ non lo prevedono, questo obiettivo dovrebbe essere abbassato al 40 per cento. Questi tre partecipanti ritengono tuttavia che incomba alla Svizzera, quale Paese responsabile di importanti emissioni di CO₂, stabilire obiettivi ambiziosi. Quanto agli altri partecipanti, l'*ACS* sostiene l'obiettivo globale, mentre l'*UCS* ritiene che gli obiettivi manchino d'ambizione. Quest'ultima propone un tasso di riduzione di almeno il quattro per cento l'anno (invece del due % l'anno). *DCAP, CDE* e *CGCA* si esprimono in modo critico sull'obiettivo medio e pensano che non sia davvero utile. L'*ACS* auspica una certa flessibilità per l'obiettivo medio, ad esempio una fascia di fluttuazione tra il 30 e il 50 per cento.

¹⁵ Queste percentuali tengono conto unicamente dei partecipanti che hanno esplicitato in modo chiaro la propria posizione rispetto agli obiettivi di riduzione delle emissioni. Il 100 % non corrisponde dunque alla totalità dei partecipanti alla consultazione, ma a 150 partecipanti.

Quanto ai partiti politici, *PPD*, *PBD* e *PVL* condividono, di massima, l'obiettivo globale. *I Verdi*, *Giovani Verdi* e *PS* lo respingono perché troppo basso. Da parte sua, il *PLR* approva l'obiettivo globale a certe condizioni, in particolare che le quote di riduzione in Svizzera e all'estero possano essere flessibili. L'*UDC* rifiuta per principio di definire obiettivi di riduzione. *I Verdi*, *Giovani Verdi* e *PS* ritengono che gli obiettivi dell'attuale progetto non basteranno per raggiungere gli obiettivi internazionali e che incomba alla Svizzera, Paese dalle forti emissioni passate e presenti, proporre obiettivi ambiziosi. Sono anche dell'avviso che la mancanza di ambizione del progetto porti la società e l'economia svizzere verso costi probabilmente insopportabili dopo il 2030. *PS*, *I Verdi* e *Giovani Verdi* vorrebbero che la pianificazione dei provvedimenti da prendere per giungere a emissioni a zero netto sia integrata nel progetto. Il *PVL* pensa anche che gli obiettivi del progetto siano insufficienti, ma riconosce che la situazione attuale (in particolare la mancanza di tecnologie innovative) non permette di fare di più. Da parte sua, il *CSPO* esprime un parere più sfumato, trova l'obiettivo ambizioso e afferma che non è realizzabile con provvedimenti soltanto in Svizzera. Inoltre teme che perseguire obiettivi di tale portata obbligherà con l'andare del tempo la Svizzera ad adottare un provvedimento che comporterà un aumento dei prezzi dei carburanti. I *Giovani liberali radicali* ritengono che l'obiettivo globale sia troppo ambizioso. Negli altri commenti, vari partiti politici rilevano che rimane ancora molto da fare nel settore dei trasporti. Così, *PVL* e *PBD* auspicerebbero che sia preso in considerazione un sistema di *mobility pricing*. Il *PBD* sottolinea che tutti i settori dovrebbero partecipare allo sforzo di riduzione delle emissioni. *PS*, *I Verdi* e *Giovani Verdi* si esprimono a favore dell'introduzione di un obiettivo medio. Il *PLR* chiede obiettivi medi più flessibili, il *PPD* vorrebbe che questi siano menzionati soltanto in modo indicativo, non vincolante, nella legge.

Le associazioni mantello dell'economia sono divise riguardo all'obiettivo globale. *Travail.Suisse*, *öbu* e *swisscleantech* approvano l'obiettivo di riduzione del 50 per cento, a condizione che la quota minima di riduzione da realizzare in Svizzera sia portata al 40 per cento. *Swissmem* ed *economiesuisse* sono condividono l'obiettivo globale, chiedono però una ripartizione più flessibile tra Svizzera ed estero. L'*USS* chiede obiettivi indicativi invece che vincolanti e *costruionesvizzera* sottolinea che l'obiettivo globale dovrebbe essere orientato maggiormente sul potenziale di riduzione effettivo. L'*USS* chiede un obiettivo globale più elevato. Al contrario, *GastroSuisse*, *SSIC* e *Centre Patronal* propongono di abbassare l'obiettivo globale al 40 per cento. *GastroSuisse* e *SSIC* sottolineano che l'obiettivo globale è troppo alto, in particolare rispetto all'UE, nostro principale partner commerciale. Da parte sua, il *Centre Patronal* sostiene che l'impatto delle riduzioni di emissioni della Svizzera saranno esigue su scala mondiale e ricorda anche che, contrariamente all'UE, la Svizzera non può suddividere una media di riduzione tra varie entità. In modo più attenuato, *USC* e *USAM* esprimono dubbi riguardo alla possibilità di raggiungere gli obiettivi nei tempi previsti, e *costruionesvizzera* ricorda che la capacità concorrenziale della Svizzera dev'essere curata. Quanto all'obiettivo medio, *USS*, *Swissmem*, *öbu* ed *economiesuisse* vi si dicono favorevoli. *Swissmem* saluta la fissazione di un obiettivo medio purché rimanga possibile per la Svizzera raggiungere l'obiettivo globale persino in caso di superamento di questa media durante uno o più anni. L'*öbu* auspica che l'obiettivo medio sia aumentato al 40 per cento.

Nel gruppo degli attori dell'economia energetica, la maggioranza dei partecipanti (p. es. *Energie Wasser Bern*, *APP*, *Fachverband WKK*) condivide l'obiettivo globale proposto. *Gruppo E* e *regioGrid* dicono in particolare di appoggiare la sostituzione di agenti energetici fossili con agenti rinnovabili. *SES*, *Swissolar* e *AEE* sostengono per contro un obiettivo globale del 60 per cento. *SES*, *Swissolar* e *Società Svizzera per la Geotermia* (*SSG*) ritengono che gli obiettivi del progetto non basteranno a raggiungere gli obiettivi internazionali. *AEE* è altresì dell'avviso che l'ambizione di contenere l'aumento delle temperature al di sotto di 2° C dev'essere inserita nella legge. Viceversa, tre partecipanti, tra i quali *Swissoil*, respingono l'obiettivo globale perché troppo ambizioso. *Regio Energie Solothurn* e *V3E* vogliono ad esempio abbassare l'obiettivo al 40 per cento (quello che credono essere l'obiettivo dell'UE¹⁶). Per *Swissoil*, l'obiettivo globale previsto è irrealizzabile, poiché persino l'obiettivo attuale del 20 per cento non sarebbe, a

¹⁶ L'obiettivo di riduzione delle emissioni di meno 40 % che si è fissato l'UE corrisponde in realtà al suo obiettivo di riduzione delle emissioni da realizzare sul proprio territorio e non è quindi paragonabile all'obiettivo globale proposto dal presente progetto, poiché questo obiettivo di meno 50 % comprende le parti delle riduzioni da conseguire in Svizzera e all'estero.

priori, raggiunto. Più mitigata, la *DSV* ritiene che gli obiettivi siano troppo ambiziosi poiché i provvedimenti poggiano principalmente su alcuni settori specifici. *SwissElectricity* rileva che gli obiettivi proposti sono ambiziosi e necessari, ma che non devono nuocere alla competitività delle imprese svizzere. Per l'*IGEB*, l'obiettivo del 50 per cento potrebbe essere accettato soltanto se le imprese sono libere di ridurre come e dove vogliono. Peraltro, *Regio Energie Solothurn*, *Swissoil*, *ASIG*, *ewl* ed *Energie Thun AG* si oppongono alla fissazione di un obiettivo medio, mentre l'*Associazione Città dell'energia (Città dell'energia)* e *SES* la sostengono. Per la *Città dell'energia*, l'obiettivo medio è particolarmente importante a livello comunale quale condizione generale. Peraltro, *Regio Energie Solothurn*, *IGEB*, *ASIG* o anche *ewl* ritengono che gli obiettivi settoriali debbano essere abbandonati a favore di un obiettivo unico.

Tra le organizzazioni di trasporto privato e pubblico, *ATA*, *PRO VELO Svizzera*, *Mobilità pedonale Svizzera* e *CESAR* respingono l'obiettivo globale in quanto troppo poco ambizioso. Queste quattro organizzazioni spiegano che il progetto non permetterà di raggiungere gli obiettivi internazionali e che condurrà la Svizzera verso probabili costi insopportabili dopo il 2030. La *SIAA* approva l'obiettivo proposto. *FSS* e *UPSA* si esprimono contro l'obiettivo globale, a meno che la ripartizione tra quota nazionale e quota estera venga impostata in modo più flessibile. Gli altri partecipanti (p. es. *auto-schweiz*) rinunciano a esprimere un parere o sono, di massima, d'accordo. *ATA*, *PRO VELO Svizzera* e *CESAR* sostengono l'obiettivo medio, mentre *UPSA* e *FSS* vi si oppongono.

Le organizzazioni ambientaliste, tra le quali *PUSCH*, *Iniziativa delle Alpi* e *oeku*, chiedono un obiettivo globale di almeno il 60 per cento, che va raggiunto completamente in Svizzera. Secondo *Pro Natura* o anche *WWF Svizzera*, il progetto e i suoi obiettivi attuali non permetteranno di raggiungere gli obiettivi internazionali. Le organizzazioni ambientaliste temono anche che la mancanza di ambizione del progetto indurrà per la Svizzera costi insopportabili dopo il 2030. *ACG* o anche *Alleanza climatica Svizzera* affermano che la responsabilità della Svizzera in termini di emissioni esige obiettivi più ambiziosi, precisando che la Svizzera ha i mezzi per fare di più. Peraltro, questi partecipanti ritengono che l'obiettivo di emissioni a zero netto dev'essere raggiunto entro il 2050–2075. Tutte le organizzazioni ambientaliste sostengono l'obiettivo medio.

Le altre organizzazioni e associazioni si mostrano eterogenee riguardo all'obiettivo globale. Tuttavia, una maggioranza dei partecipanti (p. es. *FER*, *cemuisse*, *ASA*) approva l'obiettivo proposto. *suissetec* o anche *Federazione svizzera dei patriziati e delle corporazioni (FSPC)* ritengono ad esempio che l'obiettivo di riduzione del 50 per cento è d'altronde il minimo assoluto. Quindici partecipanti (p. es. *Alliance Sud*, *SKS*) respingono l'obiettivo globale, per lo più perché lo reputano troppo basso. Così, *Helvetas Swiss Intercooperation* o anche *ACSI* giudicano gli obiettivi proposti insufficienti rispetto agli obiettivi internazionali, mentre *Accademie svizzere delle scienze* ricorda che bisogna mirare alle emissioni a zero netto a lungo termine. Al contrario, taluni partecipanti (p. es. *APF*, *IKLIS*, *Fromarte*) considerano l'obiettivo troppo ambizioso. *CCIG* ed *Entwicklung Schweiz* vorrebbero ad esempio fissarlo al 40 per cento, al fine di evitare uno «*Swiss Finish*»¹⁷. Proprio le associazioni dell'economia (p. es. *Eco Swiss*, *USPV*) argomentano spesso che si può sostenere l'obiettivo globale solamente se la ripartizione tra quota nazionale e quota estera è flessibile. Peraltro, il *Laboratorio federale di prova dei materiali e di ricerca (Empa)* teme che gli obiettivi fissati non possano essere raggiunti dal progetto e dai suoi provvedimenti, mentre *VSZ* e *Isolsuisse* sarebbero favorevoli alla formulazione di un obiettivo unico in alternativa a obiettivi settoriali. Il *Nongovernmental International Panel on Climate Change (NIPCC Suisse)* respinge chiaramente l'insieme della revisione della legge sul CO₂, ritenendo che i cambiamenti climatici non siano di natura antropica. Finalmente, *ACSI*, *Helvetas Swiss Intercooperation*, *Alliance Sud* e altri partecipanti salutano la formulazione di un obiettivo medio, mentre *FER* e *VSZ* vi sono opposti.

Quanto alle imprese e ai privati, 11 partecipanti (p. es. *Bell AG*, *Migros*, *Flughafen Zürich AG*, *business campaigning GmbH*) si dicono esplicitamente favorevoli all'obiettivo proposto. *ETHZ* e *Paul Scherrer Institut* ritengono persino che una riduzione del 50 per cento sia un minimo assoluto. Peraltro, due privati auspicerebbero di vederlo passare a meno 60 per cento. Viceversa, *HKBB* ritiene che l'obiettivo

¹⁷ Questa espressione mostra la tendenza che avrebbe la Svizzera, secondo taluni, a fissare nei propri confronti norme più elevate e più esigenti di quelle internazionali.

dovrebbe essere abbassato al 40 per cento, mentre due partecipanti si oppongono a qualsivoglia provvedimento di politica climatica. In modo più attenuato, *SFPI*, *Erdgas Innerschwyz AG* e altri ritengono che gli obiettivi siano realizzabili, ma che il potenziale delle reti di gas, del calore residuo e delle energie rinnovabili debba essere tenuto in considerazione. Inoltre, *Clariant Produkte AG* o anche *Swiss Steel AG* non si oppongono all'obiettivo globale, ma rifiutano l'obiettivo medio e la fissazione di quote di riduzione da conseguire in Svizzera e all'estero. L'*École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL - Politecnico federale di Losanna)* ritiene che l'obiettivo globale di meno 50 per cento sarebbe ragionevole soltanto a condizione che siano presi altri provvedimenti (p. es. rivedere il diritto di locazione che costituisce spesso una barriera al rinnovamento; aumentare i sussidi al Programma Edifici; mettere a punto una strategia chiara in merito alle soluzioni di cogenerazione in sostituzione prioritaria dei riscaldamenti a gasolio; incentivare i veicoli elettrici e ibridi). Per quanto riguarda l'obiettivo medio, 23 partecipanti (p. es. *Dottikon Exclusive Synthesis AG*, *Syngenta Crop Protection AG*, *Kimberly-Clark GmbH*) lo rifiutano. *Technische Betriebe Uzwil* o anche *ZZ Wancor AG* ritengono inutile formulare un obiettivo medio, mentre *VAS* o anche *SWL Energie AG* trovano questo obiettivo medio troppo elevato rispetto al tempo impartito. Al contrario, otto partecipanti, tra cui in particolare *Erdgas Innerschwyz AG*, accolgono favorevolmente la formulazione di un obiettivo medio. Di più, *SFPI* e altri ritengono che l'obiettivo medio dovrebbe essere costantemente migliorato.

6.2 Obiettivo nazionale e obiettivo medio della Svizzera

Nell'avamprogetto, il Consiglio federale propone un obiettivo nazionale obbligatorio di almeno il 30 per cento entro il 2030 rispetto al 1990. La maggioranza dei partecipanti (40 %¹⁸, p. es. *GE*, *SH*, *Città di Zurigo*, *PS*, *I Verdi*, *USS*, *Alleanza climatica Svizzera*, *suissetec*) è favorevole a un aumento della quota di riduzione da conseguire in Svizzera, mentre il 36 per cento di loro (p. es. *SO*, *GR*, *CDE*, *DCAP*, *économiesuisse*, *Swissmem*, *scienceindustries*, *Swissoil*) auspica che le quote di riduzione da conseguire in Svizzera e all'estero siano flessibili. Peraltro, il 20 per cento dei partecipanti (p. es. *AG*, *ZG*, *TI*, *Gruppo E*, *FFS*, *ATS*, *IG DHS*) approva la quota minima di riduzione nazionale. Il quattro per cento rimanente auspica una quota di riduzione in Svizzera inferiore.

Quattordici Cantoni (*SO*, *BL*, *GL*, *AR*, *AI*, *GR*, *LU*, *NE*, *OW*, *NW*, *SG*, *UR*, *ZH*, *SG*) aderiscono al parere della *CDE* e della *DCAP* e chiedono una flessibilizzazione delle quote da conseguire in Svizzera e all'estero poiché con i provvedimenti proposti solo difficilmente si raggiungerebbero gli obiettivi nazionali previsti. Anche il *Comune di Flühli Sörenberg* condivide questa opinione. Per la maggior parte di loro non è giudizioso fissare quote, considerato che i costi di riduzione delle emissioni e i cambiamenti di potenziali di riduzione potrebbero oscillare. *SO* ritiene che il luogo della riduzione importi poco. Tre Cantoni (*TI*, *AG* e *ZG*) condividono gli obiettivi nazionali proposti. Viceversa, otto partecipanti (*GE*, *SH*, *VD*, *BE*, *BS*, *TG*, *Città di Losanna* e *Città di Zurigo*) ritengono che la proposta quota minima di riduzione delle emissioni in Svizzera sia troppo bassa. *BE* e *SH* chiedono un obiettivo nazionale del 40 per cento, *VD* del 35 per cento e *GE* del 60 per cento.

Le conferenze, le commissioni e le associazioni dei Comuni, *DCAP*, *CDE* e *ACS* si esprimono, in linea di principio, per la necessità di obiettivi nazionali; in considerazione degli effetti insufficienti dei provvedimenti nei settori degli edifici e dell'industria chiedono però una flessibilizzazione delle quote da conseguire in Svizzera e all'estero, poiché altrimenti sarebbe piuttosto difficile raggiungere gli obiettivi nazionali previsti. L'*UCS* chiede un aumento dell'obiettivo nazionale.

Quanto ai partiti politici, sei (*I Verdi*, *Giovani Verdi*, *PS*, *PVL*, *PPD*, *PBD*) appoggiano la definizione di un obiettivo nazionale. *I Verdi*, *Giovani Verdi* e *PS* chiedono però che sia aumentato in modo massiccio. Questi tre partiti vorrebbero in effetti aumentare al 60 per cento la quota minima di riduzione da conseguire in Svizzera. Ritengono che sia preferibile ridurre maggiormente in Svizzera, dato il probabile futuro

¹⁸ Le percentuali di questo paragrafo tengono conto unicamente dei partecipanti che si sono esplicitamente posizionati rispetto alla fissazione dell'obiettivo globale di riduzione delle emissioni. Questi risultati si basano così su 185 partecipanti, non avendo i 71 rimanenti fornito risposte abbastanza esplicite per dedurre una posizione precisa.

aumento dei costi di riduzione all'estero e le esigenze di trasparenza e di controllo di qualità delle riduzioni. *PPD*, *PBD* e *PVL* approvano l'obiettivo nazionale proposto. *PPD* e *PVL* presumono un aumento dei costi delle riduzioni all'estero e ritengono che i provvedimenti di riduzione in Svizzera favoriscano l'innovazione e creino posti di lavoro. Il *PPD* aggiunge che, considerato l'obiettivo di emissioni a zero netto, la quota di emissioni ridotte all'estero e quella ridotta in Svizzera dovrebbero corrispondere, con un conseguente raddoppio dei costi. *Giovani liberali radicali*, *PLR* e *CSPO* sono contrari alla definizione di un obiettivo nazionale e l'*UDC* è, di massima, contrario agli obiettivi di riduzione. Nell'ambito della discussione dell'obiettivo nazionale *PS*, *I Verdi*, *Giovani Verdi* e *PBD* chiedono obiettivi più elevati nel settore dei trasporti. Il *PBD* propone l'introduzione di ulteriori provvedimenti, come il cosiddetto *mobility pricing*.

Le associazioni mantello dell'economia sono critiche nei confronti dell'obiettivo nazionale, ma per differenti ragioni. *GastroSuisse*, *economiesuisse*, *SSIC* e *Swissmem* si pronunciano a favore di una ripartizione flessibile tra Svizzera ed estero. *Swissmem* rileva che la fissazione di proporzioni delle riduzioni da conseguire in Svizzera e all'estero non è necessaria per adottare provvedimenti di riduzione in Svizzera. Il *Centre Patronal* non si oppone alla definizione di un obiettivo nazionale, ma reputa troppo severo il 30 per cento. Da parte sua, l'*USAM* propone di fissare al 25 per cento la quota di riduzione da conseguire in Svizzera e al 25 per cento quella da conseguire all'estero. *USS*, *Travail.Suisse*, *swisscleantech* e *öbu* considerano che è necessario definire un obiettivo nazionale, nel progetto è tuttavia troppo basso. *Travail.Suisse*, *swisscleantech* e *öbu* propongono di fissare al 40 per cento il minimo della quota da riduzione da conseguire in Svizzera. *swisscleantech* aggiunge che le riduzioni in Svizzera favoriscono l'innovazione, evitano costi di inazione e permettono anche di prendere la svolta giusta prima che i costi di riduzione all'estero aumentino. Nello stesso ordine di idee, *Travail.Suisse* afferma che più si tarda a ridurre le emissioni in Svizzera, più i costi dovuti all'inazione peseranno sulla società, sull'economia e sulle generazioni future.

Quanto agli attori dell'economia energetica, 12 partecipanti (p. es. *Regio Energie Solothurn*, *Swissoil*, *ASIG*, *ewl*, *IGEB*) vogliono flessibilizzare le quote di riduzione da conseguire in Svizzera e all'estero. *Gasverbund Mittelland AG* e *DSV* preconizzano l'abbassamento della quota minima di riduzione da conseguire in Svizzera. *Swissoil* ricorda che le riduzioni in Svizzera costano parecchio. Viceversa, dieci partecipanti (p. es. *SIG*, *APP*, *VFS*) ritengono che la quota minima di riduzione da conseguire in Svizzera dev'essere aumentata. Vari partecipanti vorrebbero così fissare al 40 per cento la quota minima di riduzione da conseguire in Svizzera. L'*AEE* ritiene che le riduzioni in Svizzera giovino alla forza d'innovazione e ai posti di lavoro nel Paese. L'*APP* trova che la possibilità di ridurre all'estero sia un errore di sistema, considerato che tutti i Paesi devono ridurre le proprie emissioni. *InfraWatt* e *Fachverband WKK* ritengono che la quota minima di riduzione da conseguire in Svizzera dovrebbe essere aumentata, ma che per farlo occorrerebbe adottare provvedimenti di riduzione nel settore dei trasporti. Peraltro, *SSG*, *regioGrid*, *Gruppo E* o anche *Swisspower Netzwerk AG* auspicano che la quota minima di riduzione da conseguire in Svizzera sia fissata al 30 per cento. Per il resto, *Swisspower Netzwerk AG*, *ASIG*, *ewl* ed *Energie Thun AG* criticano l'evanescenza intorno ai fondi per finanziare i provvedimenti di riduzione all'estero. *DSV*, *Energie 360° AG* e *Regio Energie Solothurn* vogliono peraltro che sia riconosciuto il potenziale di riduzione delle emissioni offerto dall'utilizzo del gas naturale. Per le *IWB*, dev'essere definita meglio la nozione di «parte minima di riduzione da conseguire in Svizzera». *Swisspower Netzwerk AG* sottolinea infine che è importante che i gradi di raggiungimento degli obiettivi siano resi accessibili e trasparenti (p. es. dall'Ufficio federale di statistica).

Tra le organizzazioni di trasporto privato e pubblico, le *FFS* approvano la proposta del Consiglio federale. Cinque partecipanti respingono l'obiettivo nazionale, sempre per ragioni differenti. *ATA*, *Mobilità pedonale Svizzera*, *CESAR* e *PRO VELO Svizzera* chiedono per esempio un obiettivo nazionale più elevato. Queste quattro organizzazioni vorrebbero che la totalità delle riduzioni delle emissioni (propongono un obiettivo di riduzione del 60 %) sia realizzata in Svizzera. Secondo questi partecipanti, è problematico permettere che una parte delle emissioni siano ridotte all'estero, in particolare a causa delle incertezze legate al numero di certificati di riduzione delle emissioni a lungo termine e del divieto di concorrenza che esige trasparenza. Si sottolinea altresì il fatto che il costo delle riduzioni all'estero

continuerà presumibilmente ad aumentare. Viceversa, *TCS* e *Funivie Svizzere (SBS)* sarebbero favorevoli all'abbassamento della quota minima di riduzione da conseguire in Svizzera. *UPSA* e *FSS* chiedono una ripartizione flessibile tra quota nazionale e quota estera e attribuiscono maggiore efficienza alle riduzioni all'estero. Il *TCS* ricorda che, con 1 franco investito all'estero, la riduzione di CO₂ è di dieci volte superiore rispetto a quella ottenuta in Svizzera con lo stesso importo. Più attenuata, la *SIAA* sottolinea che l'obiettivo nazionale non deve condurre a un aumento delle emissioni all'estero. Peraltro, *FFS*, *ATA*, *PRO VELO Svizzera*, *Mobilità pedonale Svizzera* e *CESAR* auspicano che il settore dei trasporti sia sottoposto a maggiori provvedimenti di riduzione.

Le altre organizzazioni e associazioni si mostrano eterogenee anche in merito all'obiettivo nazionale. La maggior parte dei partecipanti rigetta la proposta, in parte (p. es. *Alliance Sud*, *SKS*) perché la giudicano troppo bassa, in parte (p. es. *APF*, *VSZ*) perché chiedono una ripartizione flessibile tra quota nazionale e quota estera. Otto partecipanti (p. es. *Lignum*, *WaldSchweiz [Associazione dei proprietari forestali]*, *UFS*, *IG DHS*) approvano l'obiettivo nazionale proposto. In dettaglio, 22 partecipanti sono favorevoli a un aumento della quota minima di riduzione da conseguire in Svizzera. *Helvetas Swiss Intercooperation* o anche *Swissaid* propongono in particolare di aumentare questa quota al 60 per cento, mentre per *Energia legno Svizzera* deve corrispondere a due terzi dell'obiettivo globale. Viceversa, 19 partecipanti (p. es. *SAB*, *FER*, *cemsuisse*) auspicano che le quote di riduzione da conseguire in Svizzera e all'estero non siano definite. *scienceindustries* ritiene che la flessibilizzazione di queste quote renda più efficiente il processo. *Aqua Nostra Svizzera* sottolinea che nel 2030 il prezzo di una tonnellata di CO₂eq dovrebbe essere di circa 50 franchi nell'UE contro 270 franchi in Svizzera. Peraltro, 12 partecipanti (p. es. *ASA*, *SSF*, *WaldSchweiz*) approvano la quota minima del 30 per cento di riduzione da conseguire in Svizzera. *Accademie svizzere delle scienze* difende ad esempio con i seguenti argomenti la fissazione di un'ambiziosa quota minima di riduzione da conseguire in Svizzera: forti potenziali nei settori dei trasporti e degli edifici; aumento dell'innovazione; ciò che non è ridotto in Svizzera adesso dovrà esserlo più tardi; non incoraggiare il finanziamento di fonti di emissioni all'estero. Finalmente, vari partecipanti (p. es. *ACSI*, *VSZ*, *IG DHS*, *SKF*) criticano la mancanza di parità di trattamento tra settori. La *SIAA* sottolinea che, in caso di ratifica dell'Accordo di Parigi, con il tempo una ripartizione delle riduzioni da conseguire in Svizzera e all'estero diverrà inutile poiché tutti i Paesi che hanno contratto un impegno di riduzione dovranno adottare misure nazionali.

Per quanto riguarda le imprese e i privati, una maggioranza di partecipanti (p. es. *SWL Energie AG*, *Ziegeleien Freiburg & Lausanne AG [TFL]*, *Valorec Services AG*) ritiene che non si dovrebbero fissare quote di riduzione da conseguire in Svizzera e all'estero. *Lonza AG* o anche *Swiss Steel AG* ritengono che la flessibilizzazione delle possibilità di riduzione renderebbe il processo più efficiente. *General Electric (Switzerland) GmbH* ritiene che l'assenza di una quota minima di riduzione da conseguire in Svizzera avrebbe soltanto un'influenza esigua, poiché i certificati di riduzione delle emissioni dovrebbero presumibilmente costare sempre di più. *BASF Schweiz AG* e le altre imprese dell'industria farmaceutica affermano di accettare l'obiettivo globale di riduzione del 50 per cento a patto che le quote di riduzione da conseguire in Svizzera e all'estero rimangano flessibili. Tuttavia, un numero abbastanza importante di partecipanti (p. es. *Migros*, *Coop*, *ETHZ*, *Thomas Eiche AG*) si dice favorevole a fissare una quota minima di riduzione da conseguire in Svizzera. La *StWZ Energie AG* e altri reputano ambiziosa la quota minima di riduzione da conseguire in Svizzera, ma rilevano che rappresenti un'opportunità per l'innovazione. *Faktor-Plus KI GmbH* o anche *Glasi* ritengono che questa quota debba essere più elevata possibile (pur rimanendo realizzabile) per permettere gli investimenti nel Paese. *Coop* e *Migros* auspicano che la quota minima di riduzione da conseguire in Svizzera sia fissata al 40 per cento (su un obiettivo globale del 60 %). Tra i pareri più attenuati, *Flughafen Zürich AG* teme che la fissazione di una quota minima di riduzione da conseguire in Svizzera comporti una delocalizzazione dell'inquinamento all'estero («carbon leakage»). La *Rudolf Schmid AG* ritiene peraltro che questa quota dovrebbe considerare l'importazione di energia (in particolare l'elettricità in provenienza della Germania e proveniente dal carbone).

6.3 Tassa sul CO₂ applicata ai combustibili ed esenzione dalla tassa per le imprese a forte intensità di emissioni

Tutti i partecipanti più o meno approvano la tassa sul CO₂ applicata ai combustibili. Circa il 57 per cento dei partecipanti auspica che l'importo massimo sia fissato ad almeno 240 franchi. Peraltro, la quasi totalità dei partecipanti è favorevole alle deroghe che si applicano all'esenzione dalla tassa per le imprese a forte intensità di emissioni che non partecipano all'SSQE. Circa il 90 per cento dei partecipanti respinge il criterio di esenzione basato sul rapporto tra l'onere netto dovuto alla tassa e la massa salariale. Riguardo alla scelta di varianti proposte, si può constatare una chiara tendenza verso il modello «armonizzazione»; tuttavia, proprio tra i rappresentanti dell'economia spesso si argomenta che entrambi i modelli avrebbero vantaggi e svantaggi e una combinazione, così come la conosciamo nell'attuale periodo d'impegno, sarebbe la soluzione migliore¹⁹.

6.3.1 Mantenimento della tassa sul CO₂

Nel suo progetto di revisione della legge sul CO₂, il Consiglio federale propone di mantenere la tassa sul CO₂ applicata ai combustibili e di fissare l'importo massimo della tassa a 240 franchi (invece dei 120 franchi attuali). Se, salvo alcune eccezioni come l'UDC, tutti i partecipanti approvano la tassa sul CO₂, la fissazione dell'importo massimo è oggetto di dibattito. Circa il 43 per cento²⁰ dei partecipanti vuole che questo importo sia mantenuto a 120 franchi, mentre il 41 per cento ne accetta l'aumento a 240 franchi. Peraltro, il 16 per cento dei partecipanti auspica che l'importo massimo sia maggiore di 240 franchi, o che non sia fissato alcun limite massimo. Di conseguenza, il 57 per cento dei partecipanti invita a fissare un importo massimo di almeno 240 franchi.

Per quanto riguarda più specificamente i Cantoni e i Comuni, la grande maggioranza dei partecipanti (eccezion fatta per VD, GE, SH e Città di Soletta) è favorevole all'aumento dell'importo massimo della tassa a 240 franchi). Diversi partecipanti (p.es. AG, AR, BE, BS, GL, GR, Città di Losanna, TI, UR) ritengono che un siffatto aumento della tassa promuova un utilizzo parsimonioso dell'energia e favorisca la transizione verso fonti di energia povere di CO₂. Tre Cantoni (SO, TG, BE) reputano la tassa sul CO₂ applicata ai combustibili un provvedimento efficace, altri tre (AR, AI e GR) vedono positivamente il fatto che le imprese e le economie domestiche ottimizzate sotto il profilo energetico siano ricompensate. AG rammenta che la tassa sul CO₂ è un ottimo mezzo per tenere conto dei costi esterni legati alle emissioni di CO₂. Tre Cantoni (VD, GE, SH) propongono di pianificare l'aumento graduale dell'importo della tassa. GE aggiunge che la prevedibilità dell'aumento della tassa consentirebbe alle imprese di potere anticipare i costi che vi sono legati. SH indica che la tassa rafforza la competitività a lungo termine, ma afferma che l'importo massimo dev'essere o raddoppiato o accantonato. Contrariamente a tutti gli altri partecipanti, la Città di Soletta rifiuta la proposta poiché ritiene che anche i carburanti dovrebbero sottostare a una tassa. Pur accettando la proposta, BE e Città di Zurigo aderiscono a questa posizione, e trovano deleterio che la tassa sul CO₂ non sia estesa ai carburanti.

Quanto alle conferenze, commissioni e associazioni dei Comuni salutano un aumento dell'importo massimo della tassa, che promuove un utilizzo parsimonioso dell'energia e favorisce una transizione verso l'utilizzo di fonti di energia con poco o niente CO₂. L'UCS è altresì dell'avviso che la tassa sul CO₂ sia

¹⁹ Per la semplificazione del sistema di esenzione dalla tassa perseguita dal Consiglio federale, in sede di consultazione sono state poste in discussione due varianti differenti: *separazione* o *armonizzazione*. Nella variante «*separazione*» l'esenzione dalla tassa sul CO₂ viene sganciata dal modello cantonale per i grandi consumatori e dal rimborso del supplemento di rete (RSR). Le imprese si impegnano a cogliere un obiettivo dall'alto al basso prestabilito di limitazione in tonnellate di CO₂eq. Nella variante «*armonizzazione*» l'impegno di riduzione comprende un obiettivo relativo derivato specifico all'impresa (intensità dei gas serra) in percentuale. L'obiettivo viene derivato individualmente per ogni impresa fondandosi sulla sua analisi individuale del potenziale e sull'obiettivo settoriale per l'industria, e stabilito basandosi sulle attese emissioni di gas serra, che sono da porre in relazione con il previsto sviluppo della produzione. L'analisi del potenziale può essere utilizzata al contempo anche per le convenzioni sugli obiettivi della legislazione in materia di energia (RSR, modello cantonale per i grandi consumatori).

²⁰ Queste percentuali tengono conto solo dei partecipanti che si sono esplicitamente posizionati rispetto alla fissazione dell'importo massimo della tassa sul CO₂ applicata ai combustibili. Questi risultati si basano così su 185 partecipanti, non avendo i 71 rimanenti risposte abbastanza esplicite per dedurne una posizione precisa.

un provvedimento efficace, ma esprime alcune riserve in merito al suo aumento e teme per la competitività delle imprese svizzere dei settori con emissioni di CO₂ elevate. Ritiene anche che l'importo massimo attuale sia già piuttosto elevato, addirittura il secondo più elevato al mondo. Questa associazione afferma inoltre che tutti i settori dovrebbero essere interessati da una tassa sul CO₂. In modo meno sfumato, l'ACS si oppone all'aumento dell'importo attuale della tassa, che a suo avviso è già molto alta se paragonata ad altri Paesi. Ritiene che un nuovo aumento indebolirebbe la competitività della Svizzera.

Tra i partiti politici, una maggioranza dei partecipanti (*PS, I Verdi, Giovani Verdi, PVL, PPD, CSPO*) è favorevole all'aumento dell'importo massimo della tassa sul CO₂ applicata ai combustibili. Questi sei partiti politici ritengono che questa tassa sia un provvedimento efficace. *PS, I Verdi* e *Giovani Verdi* precisano che la tassa sul CO₂ è efficace per proteggere il clima e che è uno strumento efficiente in termini di costi. Aggiungono che l'importo massimo della tassa dev'essere abbastanza elevato e considerare i costi esterni. Ritengono che la tassa rafforzi la competitività della Svizzera a lungo termine. *PS, I Verdi* e *Giovani Verdi* vorrebbero d'altronde andare oltre la proposta nel progetto. Così, *I Verdi* e *Giovani Verdi* vorrebbero che venga esaminata la possibilità di aumentare periodicamente l'importo della tassa. Nello stesso ordine di idee, il *PS* ritiene che l'importo massimo della tassa dovrebbe essere aumentato (p. es. a 360 franchi/t. di CO₂). *PLR* e *Giovani liberali radicali* ritengono invece che l'importo massimo attuale di 120 franchi, già piuttosto alto, non debba essere superato poiché non tutte le imprese hanno accesso all'esenzione. In modo più attenuato, il *PBD*, benché assai favorevole alla tassa sul CO₂ quale principale strumento della politica climatica, ritiene che un importo massimo fissato a 240 franchi sarebbe troppo elevato. Da parte sua l'*UDC*, che si oppone a ogni strumento di politica climatica, è contraria alla tassa sul CO₂. Peraltro, il *PVL* ritiene che occorra anche intervenire sui carburanti.

Dalla parte delle associazioni mantello nazionali dell'economia, una minoranza dei partecipanti (*Travail.Suisse, USS, swisscleantech, öbu*) è favorevole all'aumento dell'importo massimo della tassa sul CO₂. *swisscleantech* e *öbu* ritengono che costituisca un provvedimento efficace. Queste due organizzazioni aggiungono che un aumento dell'importo massimo non contraddice i criteri economici, poiché incentiva le imprese a essere più efficienti in termini d'utilizzo di energia, ciò che è benefico a lungo termine. *Travail.Suisse* è altresì dell'avviso che la tassa rafforzi la competitività delle imprese. Per *öbu* la tassa sul CO₂ è efficace per proteggere il clima ed efficiente in termini di costi. *Travail.Suisse* ritiene che un aumento dell'importo massimo della tassa rafforzi la direzione auspicata verso un utilizzo parsimonioso dell'energia e favorisca una transizione verso fonti di energia con poche emissioni o nessuna emissione di CO₂. L'*USS* ritiene anche che un importo più elevato sia più in grado di indurre gli effetti sperati. *Travail.Suisse* rileva che, anche se la tassa è una buona cosa, sarebbe più efficiente un sistema di incentivazione basato sui contributi. Viceversa, una maggioranza (*USC, GastroSuisse, Centre Patronal, economiesuisse, SSIC, Swissmem, Union suisse des professionnels de l'immobilier [USPI]*) respinge l'aumento dell'importo massimo della tassa. *USC, GastroSuisse* e *hotelleriesuisse* ritengono che un importo massimo di 120 franchi sia sufficiente e che la competitività delle imprese debba essere protetta. Da parte loro, *Centre Patronal* e *SSIC* sottolineano che in Svizzera l'importo massimo della tassa è già molto elevato nel raffronto internazionale.

Per quanto riguarda gli attori dell'economia energetica, i pareri sono assai polarizzati. *Biomassa Svizzera, Cleantech Agentur Schweiz* (act - Agenzia Cleantech Svizzera), *Energie 360° AG, APP* o anche *Ökostrom Schweiz* approvano l'idea proposta. *Gruppo E* e *regioGrid* ritengono ad esempio che la tassa incentivi un utilizzo efficace dei combustibili e favorisca le energie esenti da CO₂. *Swissolar* e *SSG* ritengono che la tassa sul CO₂ sia uno strumento efficiente. Per *Biomassa Svizzera* e *SES*, un aumento dell'importo massimo della tassa non contraddice i criteri economici, poiché incoraggia le imprese a utilizzare l'energia con maggiore efficienza, un aspetto che porterà benefici a lungo termine. Peraltro, quasi la metà dei partecipanti di questo gruppo pensa che debbano essere realizzate riduzioni in altri settori. Così, *BioFuels Svizzera* (Associazione Svizzera dell'industria dei biocarburanti), *Regio Energie Solothurn, DSV, Energie 360° AG, IWB* o anche *Swissolar* ritengono che si debba anche intervenire sui carburanti. Inoltre, *ASIG, ewl* ed *Energie Thun AG* sottolineano il forte aumento delle emissioni dovute ai carburanti in confronto alla diminuzione delle emissioni dovute ai combustibili. L'*AEE* ritiene che dovrebbe essere instaurata una tassa generale sul CO₂. L'*APP* ritiene che, per evitare di svantaggiare

l'energia prodotta dagli impianti CFC in Svizzera nei confronti delle energie fossili importate, la tassa sugli impianti CFC debba diminuire in modo massiccio. Tra i contrari si trovano in particolare *Swissoil*, *DSV*, *AES*, *ASIG*, *ewl* o anche *Regio Energie Solothurn*. Per *Swissoil*, l'aumento dell'importo massimo comporterebbe un'ampia distorsione del mercato. Per l'*UP*, indebolirebbe la competitività delle imprese svizzere. Il *V3E* rifiuta l'aumento dell'importo massimo e vorrebbe addirittura abbassarlo a 84 franchi, sottolineando che i settori degli edifici e dell'industria riducono già fortemente le proprie emissioni e che l'aumento dell'importo massimo della tassa è dunque superfluo.

Tra gli attori del settore dei trasporti, tutti i partecipanti sono favorevoli al mantenimento della tassa sul CO₂ applicata ai combustibili e all'aumento dell'importo massimo dell'importo della tassa (*ATA*, *CESAR*, *PRO VELO Svizzera*, *FFS*, *SIAA*, *Mobilità pedonale Svizzera*). *ATA*, *Mobilità pedonale Svizzera*, *CESAR* e *PRO VELO Svizzera* affermano che la tassa sul CO₂ è efficace per proteggere il clima ed efficiente in termini di costi. *ATA* e *CESAR* insistono sul fatto che questa tassa rafforza la competitività a lungo termine. Tuttavia, *ATA*, *CESAR*, *Mobilità pedonale Svizzera* e *PRO VELO Svizzera* vorrebbero fare di più. Per queste quattro organizzazioni, la tassa deve in effetti essere abbastanza elevata al fine di considerare i costi esterni legati alle emissioni di CO₂ e occorrerebbe esaminare l'introduzione di un aumento periodico dell'importo della tassa sul CO₂, così come la fissazione di un prezzo minimo per il gasolio.

Quanto alle organizzazioni ambientaliste, tutti i partecipanti sono favorevoli all'aumento dell'importo massimo della tassa sul CO₂, e auspicherebbero perfino di fare di più. *Alleanza climatica Svizzera*, *Iniziativa delle Alpi* o anche *BirdLife Svizzera* ritengono che la tassa è efficace per proteggere il clima ed efficiente in termini di costi. Inoltre, *oeku* o anche *Greenpeace Schweiz* pensano che la tassa rafforzi la competitività a lungo termine. Tuttavia, tutti i partecipanti ritengono che l'importo massimo della tassa debba essere abbastanza elevato e considerare i costi esterni (p. es. *PUSCH*, *ACG*, *KlimaSeniorinnen Schweiz*). Ecco perché propongono che venga esaminata la possibilità di aumentare periodicamente l'importo della tassa. Da parte loro, i *Grands-parents pour le climat* ritengono che l'importo massimo della tassa dovrebbe essere aumentato (p. es. a 360 franchi). Le organizzazioni ambientaliste vorrebbero peraltro anche fissare un prezzo minimo per l'olio combustibile.

Dalla parte delle altre organizzazioni, un'esigua maggioranza dei partecipanti sostiene l'aumento dell'importo massimo della tassa a 240 franchi (p. es. *Lignum*, *EPFL*, *First Climate Group*, *ATS*, *FSPC*). *Isolsuisse*, *South Pole Group* ed *Empa* sottolineano anche l'efficacia della tassa. Secondo *South Pole Group*, un aumento dell'importo massimo non contraddice i criteri economici, poiché incoraggia le imprese a utilizzare l'energia con maggiore efficienza, un aspetto che porterà benefici a lungo termine. L'*ATS* afferma che il raggiungimento degli obiettivi e la ratifica dell'Accordo di Parigi sarebbero impossibili senza la tassa sul CO₂. La *Suissetec* è anche favorevole al fatto che le destinazioni parzialmente vincolate del gettito della tassa puntino alle imprese e ai privati che adottano un comportamento positivo per il clima, rafforzando così l'effetto incentivante. Circa un terzo dei partecipanti favorevoli all'aumento dell'importo massimo della tassa vorrebbe spingersi oltre il progetto. *Swissaid*, *SKF* o anche *SKS* propongono che venga esaminata la possibilità di aumentare periodicamente l'importo massimo della tassa. *SIA*, *Stiftung TRIGON* e *Accademie svizzere delle scienze* ritengono che sarebbe forse meglio non fissare un importo massimo, così da potere adeguare la tassa secondo il grado di raggiungimento degli obiettivi. Viceversa, vari partecipanti (*Vereinigung der Schweizerischen Milchindustrie [VMI - Associazione dell'industria lattiera Svizzera]*, *Fédération Romande Immobilière [FRI]*, *CCIG*, *cemsuisse*, *Eco Swiss*, *FER*, *Fromarte*, *Association vaudoise de promotion des métiers de la terre [Prométerre]*, *Società Svizzera dell'Industria del Gas e delle Acque [SSIGA]*), sono sfavorevoli all'aumento dell'importo massimo della tassa. Sei partecipanti (*scienceindustries*, *Entwicklung Schweiz*, *VSZ*, *USPV*, *Parahotellerie Schweiz*, *Swiss Beef*) ritengono che l'aumento dell'importo della tassa indebolirebbe la competitività delle imprese svizzere. La *FRI* aggiunge che questo aumento sarebbe lungi dall'essere neutro in termini di costi energetici per tutte le economie domestiche e tutte le imprese. Diversi partecipanti (p. es. *hotelleriesuisse Graubünden [hotelleriesuisse Grigioni]*, *Parahotellerie Schweiz*, *Forum PMI*) ritengono che l'importo della tassa sia già abbastanza elevato nel raffronto con l'estero e che essa internalizzi già i costi. L'*Associazione Svizzera Inquilini (ASI)* sottolinea che gli inquilini non sono sempre pa-

droni del proprio utilizzo di combustibili e che le spese legate al riscaldamento non sono sempre individuali. La *CCIG* teme una delocalizzazione dei rami più a rischio a scapito dell'economia svizzera. Da parte sua, la *IG DHS* accetterebbe che l'importo massimo della tassa superi 84 CHF / t CO₂, a condizione che tutte le imprese possano avere la scelta tra una convenzione sugli obiettivi e il pagamento della tassa. Negli altri commenti, la *IG DHS* auspica provvedimenti sulle emissioni dei carburanti.

Quanto al gruppo delle imprese e dei privati, meno del 20 per cento dei partecipanti (di cui più della metà solamente a certe condizioni) sono favorevoli all'aumento dell'importo. La *Flughafen Zürich AG*, *Thomas Eiche GmbH* o anche l'*ETHZ* vi sono esplicitamente favorevoli. La *business campaigning GmbH* spiega in particolare che un siffatto aumento non contraddice i criteri economici, poiché incoraggia le imprese a utilizzare l'energia con maggiore efficienza. *ETHZ* e *Paul Scherrer Institut* vorrebbero d'altronde spingersi oltre, ritenendo che sarebbe ancora meglio non fissare un importo massimo allo scopo di potere aumentare la tassa più liberamente secondo le necessità. Un privato dice persino di opporsi al mantenimento della tassa sui combustibili fintanto che il sistema non sarà maggiormente incentivante. Negli altri commenti, 15 imprese (p. es. *Migros*, *Metall Service Menziken AG*, *Flumroc AG*) ricordano che occorrerebbe anche intervenire sui carburanti. Da parte sua, il campo degli oppositori è, tra gli altri, costituito da *AGZ Ziegeleien AG*, *Erdgas Innerschwyz AG*, *General Electric (Switzerland) GmbH* o anche *ZZ Wancor AG*. Diciassette di loro (p. es. *Energie Seeland AG*, *TFL*) ritengono che un aumento dell'importo della tassa indebolirebbe la competitività delle imprese svizzere. Peraltro, vari partecipanti (p. es. *SFPI*, *Energie Zürichsee Linth AG*) rifiutano che l'importo massimo sia aumentato fintanto che i carburanti non sono tassati in maniera identica. *Kimberly-Clark GmbH* ritiene che l'attuale tassa tenga già conto dei costi esterni. La *HKBB* sarebbe da parte sua favorevole a un abbassamento dell'importo massimo rispetto a quello in vigore attualmente, mentre due privati auspicano l'abolizione pura e semplice della tassa sul CO₂. In modo più attenuato, una decina di partecipanti (p. es. *Espace Real Estate Holding AG*, *Faktor-Plus KI GmbH*, *Migros*) è favorevole all'aumento dell'importo della tassa sul CO₂ a certe condizioni. Diversi partecipanti (p. es. *Coop*, *Lonza AG*, *Emmi Schweiz AG*) accetterebbero che la tassa superi 84 franchi solamente a patto che tutte le imprese possano avere la scelta tra la convenzione sugli obiettivi e il pagamento della tassa.

6.3.2 Derghe che si applicano alle imprese a forte intensità di emissioni (esenzione dalla tassa sul CO₂)

Il mantenimento dell'esenzione dalla tassa sul CO₂ è, nell'insieme, accolto con soddisfazione. Anche le organizzazioni ambientaliste accettano questo provvedimento, ma rilevano esplicitamente che la tassa d'incentivazione in fondo è più efficace e auspicano che l'accesso all'esenzione dalla tassa sia limitato. Gran parte dei rappresentanti dell'economia argomentano che si dovrebbe lasciare alle imprese la libera scelta tra il pagamento della tassa sul CO₂ e l'esenzione dalla stessa.

Per quanto concerne i Cantoni e i Comuni, quasi tutti i partecipanti (salvo *BE*, *JU*, *VD* e *FR*) sono totalmente favorevoli al mantenimento delle possibilità di esenzione. Vari partecipanti (p. es. *ZG*, *SZ*, *TG*, *TI*, *SO*) ritengono ad esempio che esse siano assolutamente ragionevoli. *Città di Soletta* e *Città di Zurigo* ritengono peraltro che le possibilità di esenzione siano più utili alla protezione del clima dell'aumento dei proventi della tassa sul CO₂. In modo più attenuato, due Cantoni (*VD* e *JU*) sottolineano che il numero di imprese esentate dev'essere più piccolo possibile, pur riconoscendo che le esenzioni permettono di non svantaggiare le imprese svizzere sui mercati internazionali. *BE* si oppone peraltro all'esenzione degli impianti CFC, che per questo Cantone sarebbe un incoraggiamento indiretto alla corrente elettrica fossile. Per *GE*, le esenzioni devono rimanere rare, dato che non sono efficaci né per l'ambiente, né per l'economia e che creano distorsioni sul mercato.

Dalla parte delle conferenze, commissioni e associazioni dei Comuni, tutti i partecipanti si dicono favorevoli al mantenimento delle possibilità di esenzione. *CGCA*, *CDE* e *DCAP* affermano che le possibilità di esenzione sono ragionevoli. L'*ACS* aggiunge che le convenzioni sugli obiettivi in caso di esenzione dalla tassa inducono riduzioni delle emissioni ed evitano di svantaggiare troppo la competitività della Svizzera. L'*UCS* attenua un po' evidenziando che le esenzioni devono rimanere eccezionali e non interessare le imprese a basse emissioni.

Tutti i partiti politici sono piuttosto favorevoli al mantenimento delle possibilità di esenzione. *PVL*, *PPD* e *PBD* ritengono così che le esenzioni evitano di diminuire la competitività delle imprese svizzere. *PVL* e *PBD* aggiungono che le convenzioni sugli obiettivi inducono anche riduzioni delle emissioni. Per il *PPD*, le possibilità di esenzione che sfociano su una convenzione sugli obiettivi sono il migliore compromesso tra riduzione delle emissioni e sistema che preservi l'economia. Tuttavia, *PPD*, *PLR* e *PBD* ritengono che tutte le imprese dovrebbero potere essere esentate se lo desiderano. Il *PPD* precisa che la diminuzione delle prescrizioni statali renderebbe più efficaci le riduzioni delle emissioni. Al contrario, *PS*, *I Verdi* e *Giovani Verdi* ritengono che la possibilità di esenzione abbia un senso nel sistema attuale, ma che le condizioni di esenzione dalla tassa debbano essere severe e in relazione concomitante con una tassa sul CO₂ sufficientemente elevata per avere l'effetto incentivante necessario. Negli altri commenti, il *CSPO* ritiene che le imprese esentate non dovrebbero ricevere rimborsi mentre, al contrario, il *PLR* rifiuta le limitazioni delle possibilità di rimborso. Finalmente, il *PVL* ritiene che l'esenzione non dovrebbe valere per gli impianti CFC.

Le associazioni mantello nazionali dell'economia sono tutte più o meno favorevoli al mantenimento delle possibilità di esenzione. Così, per *Swissmem*, permettendo investimenti nella riduzione delle emissioni, le esenzioni contribuirebbero all'efficacia della tassa sul CO₂. Per *swisscleantech*, consentono di preservare la competitività di talune imprese. Peraltro, *economiesuisse*, *GastroSuisse*, *Travail.Suisse*, *hotelleriesuisse* e il *Groupement des grands consommateurs romands (UGEM)* auspicerebbero che le possibilità di esenzione siano estese a tutte le imprese. *hotelleriesuisse* ritiene che tutte le imprese dei rami attualmente interessati da queste possibilità dovrebbero potere essere esentate. All'opposto, *USC* e *USS* invitano a non estendere la cerchia delle imprese esentate. Anche *swisscleantech* va nella stessa direzione sottolineando che le possibilità di esenzione non devono indebolire l'efficacia della tassa. *Travail.Suisse* ritiene che i rimborsi della tassa dovrebbero essere accordati unicamente alle imprese che realizzano attivamente riduzioni. Da parte sua, l'*USS* è dell'avviso che le imprese esentate non dovrebbero essere interessate dai rimborsi.

Quanto agli attori dell'economia energetica, quasi tutti i partecipanti sono più o meno favorevoli al mantenimento delle possibilità di esenzione. Cinque partecipanti (*ASIG*, *ewl*, *Energie Thun AG*, *act* e *DSV*) rilevano in particolare il fatto che le esenzioni permettono riduzioni delle emissioni grazie alla convenzione sugli obiettivi, preservando comunque la competitività delle imprese. Vari partecipanti (p. es. *Energie Wasser Bern*, *Regio Energie Solothurn*, *Energie Thun AG*) ritengono che le possibilità di esenzione siano più utili alla protezione del clima dell'aumento dei proventi della tassa sul CO₂. *Gruppo E* e *regio-Grid* sottolineano che le esenzioni giovano alle imprese per le quali la tassa rappresenta un onere pesante che nuoce alla loro competitività. Inoltre, quattro partecipanti (*SwissElectricity*, *IGEB*, *Services Industriels de Genève [SIG]*, *AES*) ritengono che l'esenzione dovrebbe essere un diritto per tutte le imprese. Per l'*IGEB*, più la cerchia delle imprese esentate è ampia, più l'obiettivo di riduzione può essere raggiunto facilmente. Viceversa, *Biomassa Svizzera* e *SES* non vorrebbero alcun ampliamento della cerchia delle imprese esentate. Contrariamente a tutti i partecipanti qui sopra, *AEE* e *IWB* si oppongono alle possibilità di esenzione. L'*AEE* ritiene che svantaggino le imprese SSQE, mentre le *IWB* ritengono che il sistema di esenzione può comportare svantaggi per la produzione di energia rinnovabile rispetto alla produzione di energia fossile. In modo più attenuato, *Ökostrom Schweiz* ritiene utili le esenzioni, purché siano accompagnate da una convenzione sugli obiettivi sufficientemente ambiziosa.

Gli attori del settore dei trasporti sono tutti parzialmente favorevoli al mantenimento delle possibilità di esenzione. *PRO VELO Svizzera*, *ATA*, *Mobilità pedonale Svizzera* e *CESAR* ritengono siano utili nel sistema attuale se abbinate a condizioni di esenzione severe e commisurate a una tassa sul CO₂ sufficientemente elevata per avere l'effetto incentivante auspicato. Inoltre, la *SIA* auspica l'abolizione della possibilità di rimborso parziale della tassa per i combustibili utilizzati per produrre elettricità. Questa prassi svantaggerebbe a suo avviso la produzione di elettricità svizzera mediante impianto CFC avanzando l'elettricità prodotta nelle centrali a carbone all'estero.

Tutte le organizzazioni ambientaliste sono parzialmente favorevoli al mantenimento delle possibilità di esenzione dalla tassa sul CO₂. Così, *Alleanza climatica Svizzera*, *Pro Natura* o anche *Greenpeace Schweiz* riconoscono che queste possibilità sono utili nel sistema attuale, ma auspicano condizioni di

esenzione severa e commisurate a una tassa sul CO₂ sufficientemente elevata per avere l'effetto incentivante auspicato. Peraltro, l'organizzazione *KlimaSeniorinnen Schweiz* ritiene che una tassa imposta a tutti i responsabili delle emissioni di gas serra sarebbe più efficace e meno costosa. Inoltre comporterebbe meno lavoro amministrativo.

Quanto alle altre organizzazioni, quasi tutti i partecipanti sono favorevoli alle possibilità di esenzione. *ATS* e *TVS* ricordano ad esempio che le esenzioni dalla tassa sono assai efficaci in termini di riduzione delle emissioni grazie alle convenzioni sugli obiettivi. Gli *UFS* ritengono che le possibilità di esenzione evitino rischi di delocalizzazione di imprese, il che genererebbe perdite d'imposta e l'aumento d'importazione di energia grigia. Da parte sua, la *CNCI* afferma che gli strumenti miranti ad assicurare la competitività dell'industria sono indispensabili. Diciotto di questi partecipanti favorevoli invitano peraltro all'ampliamento della cerchia delle imprese esentate (p. es. *cemsuiss*, *FER*). Inoltre, più di una decina di partecipanti vorrebbe addirittura che tutte le imprese possano scegliere liberamente se essere esentate (p. es. *scienceindustries*, *VSZ*, *IG DHS*). Contrariamente a questi partecipanti, *Swiss Beef*, *Aqua Nostra Svizzera*, *Swissaid* o anche *SKS* non auspicano alcun ampliamento della cerchia delle imprese esentate. La *FRC* ritiene anche che il sistema di esenzione sia iniquo nei confronti dei piccoli emettitori, e particolarmente per le economie domestiche, che sopportano già abusivamente l'onere finanziario di questo sistema. Il *WSL* aggiunge che non esiste alcuna ragione scientifica alla base del trattamento differenziato per le imprese ad alta intensità di emissioni. In modo più attenuato, l'*APF* non sostiene le possibilità di esenzione, a meno che i grandi complessi edilizi e le grandi infrastrutture possano essere esentati, mentre *Suissetec* denuncia le ineguaglianze tra l'industria e l'edilizia.

Le imprese e i privati sono quasi tutti favorevoli al mantenimento delle possibilità di esenzione. Così, vari partecipanti (p. es. *IBB Energie AG*, *Energie Seeland AG*, *Technische Betriebe Uzwil*) affermano che la possibilità di esenzione preserva la competitività delle imprese pur essendo favorevole per il clima. La *fenaco Genossenschaft* sottolinea che le esenzioni permettono di evitare delocalizzazioni. La *General Electric (Switzerland) GmbH* ritiene che le convenzioni sugli obiettivi contribuiscano al successo della tassa incoraggiando le imprese a investire nell'efficienza energetica. Peraltro, 38 partecipanti (p. es. *ETHZ*, *HKBB*, *IB Langenthal AG*) invitano all'ampliamento della cerchia delle imprese esentate. *SFPI*, *Wynagas AG* o anche *SWL Energie AG* ritengono che il limite di emissione a 100 tonnellate di CO₂ sia troppo elevato e che giovi unicamente alle grandi imprese, essendo d'altronde queste ultime anche interessate dal rimborso parziale delle loro masse salariali, spesso importanti. Peraltro, diverse imprese (p. es. *Migros*, *Swiss Steel AG*, *Clariant Produkte AG*) invitano a che tutte le imprese possano scegliere liberamente tra la tassa o la convenzione sugli obiettivi. *Kimberly-Clark GmbH* sottolinea che il fatto di permettere a tutte le imprese di scegliere liberamente permetterebbe di ridurre le spese amministrative dovute ai controlli e alla burocrazia. Contrariamente a quanto precede, *ETHZ* e *Paul Scherrer Institut* approvano la possibilità di esenzione, ma sono anche favorevoli a restringere la cerchia delle imprese esentate. La *business campaigning GmbH* teme anche che l'ampliamento della cerchia delle imprese esentate indebolisca l'efficacia della tassa. Dalla parte degli oppositori alle possibilità di esenzione, *Genève Aéroport* ritiene che tutte le società dovrebbero essere sottoposte a un dispositivo equivalente. Riguardo a un altro soggetto, per varie imprese (p. es. *Metall Service Menziken AG*, *Flumroc AG*, *Metoxit AG*) le ridistribuzioni dovrebbero interessare tutte le imprese sottoposte a una convenzione sugli obiettivi e che hanno ridotto delle emissioni. *Ziegelwerke Roggwil AG* o anche *Saphirwerk AG* aggiungono che limitare i rimborsi da parte del Consiglio federale è inaccettabile.

6.3.3 Criteri di esenzione dalla tassa sul CO₂

Il progetto propone che il diritto all'esenzione dalla tassa sul CO₂ applicati ai combustibili sia definito sulla base del rapporto tra l'onere netto derivante dalla tassa e la massa salariale determinante (possibilità di esenzione a partire da un onere netto dell'1 % della massa salariale). Questa proposta è assai ampiamente respinta dai partecipanti alla consultazione. In effetti, vi si oppone oltre un centinaio di loro, che rappresentano circa il 90 per cento dei partecipanti che si sono esplicitamente posizionati rispetto al criterio proposto. Soltanto 17 partecipanti difendono il criterio di esenzione proposto. Occorre altresì notare che, a parte le organizzazioni ambientaliste e gli attori del settore dei trasporti, in tutti gli altri

gruppi la tendenza al rifiuto è abbastanza ben marcata, e in particolare quello delle imprese e dei privati è il gruppo più fortemente contrario al criterio proposto.

Per quanto riguarda più specificamente i Cantoni e i Comuni, soltanto cinque Cantoni (*BE, GE, TG, TI, VD*) e *Città di Losanna* sono favorevoli a un diritto di esenzione che derivi dal rapporto tra l'onere netto dell'impresa dovuto alla tassa e la massa salariale. *VD* qualifica questo criterio come chiaro, trasparente e semplice. In modo più attenuato, *SZ* sarebbe d'accordo con il criterio solamente a patto che le tassazioni siano tolte per mezzo di una tabella progressiva rispetto al totale dei salari determinanti o sulla cifra d'affari dell'impresa. Tuttavia, una buona maggioranza dei partecipanti (*FR, BL, AR, AI, GR, GL, ZG, SH, SG, OW, LU, VS, NW, Città di Soletta, Città di Zurigo*) si oppone a che il diritto di esenzione derivi dalla massa salariale. Così, otto partecipanti (*BL, AR, AI, GR, ZH, SH, SG e FR*) temono che questo criterio porti a distorsioni non prevedibili. La *Città di Soletta* ritiene che più imprese dovrebbero potere essere esentate, mentre dieci partecipanti (*BL, AR, AI, GR, ZG, SG, OW, LU, VS, NW, UR, Città di Zurigo*) ritengono che le imprese dovrebbero potere essere esentate se lo desiderano. Ritengono così che la scelta della convenzione sugli obiettivi dovrebbe essere fatta dalle imprese e poggiare sulle loro motivazioni e sulle loro riflessioni economiche.

Dalla parte del gruppo delle conferenze, commissioni e associazioni dei Comuni, tutti i partecipanti respingono la proposta. In effetti, *CDE, DCAP* e *ACS* non si dicono convinte dalla soluzione proposta. *L'UCS* va nello stesso senso e teme distorsioni non prevedibili. Se questa soluzione finisse tuttavia per essere scelta, *l'UCS* auspicherebbe che la soglia di esenzione dell'uno per cento della massa salariale sia aumentata al cinque o al dieci per cento. Inoltre, *ACS, DCAP, CDE* e *CGCA* ritengono che la scelta della convenzione sugli obiettivi dovrebbe essere fatta dall'impresa e poggiare così sulla sua motivazione e sulle sue riflessioni economiche.

Dalla parte dei partiti politici il *CSPO* è il solo a sostenere davvero l'idea proposta. Quanto agli oppositori, il *PPD* trova che la soluzione proposta sia troppo complicata, mentre il *PBD* la qualifica d'inefficace. I *Giovani liberali radicali* pensano che il criterio di esenzione dovrebbe essere definito rispetto a una soglia di emissione, poiché il potenziale di riduzione non è in funzione della somma dei salari. Il *PVL* afferma che le esenzioni sono efficaci in termini di riduzione delle emissioni, mentre l'assenza di criteri di esenzione ridurrebbe le spese amministrative. Peraltro, *PVL, PLR* e *PBD* ritengono che l'esenzione dovrebbe valere per tutte le imprese che la desiderano. *PS, Giovani Verdi* e *I Verdi* pensano che occorrerebbe considerare le prestazioni anticipate affinché le imprese particolarmente ambiziose abbiano maggiore sicurezza nella loro pianificazione e non posticipino i loro investimenti nel settore dell'efficacia energetica. Questi tre partiti ritengono invece che la definizione mediante un indicatore (o criterio di esenzione) sia preferibile a un elenco positivo delle imprese che possono essere esentate.

Per quanto riguarda le associazioni mantello nazionali dell'economia, soltanto *USS* e *Travail.Suisse* sono parzialmente favorevoli al criterio proposto. Queste due organizzazioni temono tuttavia che il criterio proposto induca un ampliamento della cerchia delle imprese esentate. *L'USS* trova così che la soglia dell'uno per cento del rapporto tra l'onere legato alla tassa e la somma dei salari lordi sia troppo bassa. *Travail.Suisse* va nello stesso senso e afferma che la soglia dell'uno per cento dovrebbe essere aumentata se quest'ultima consentisse un aumento delle esenzioni. Tutti gli altri partecipanti di questo gruppo respingono la soluzione proposta. Otto partecipanti (*swisscleantech, economiesuisse, il Centre Patronal, Gastrosuisse, öbu, SSIC, Swissmem* e *hotelleriesuisse*) ritengono che tutte le imprese dovrebbero essere libere di scegliere tra la tassa sul CO₂ e la convenzione sugli obiettivi. Secondo *swisscleantech* e *öbu*, un criterio di restrizione è inutile poiché le imprese per le quali l'esenzione non fosse favorevole saranno filtrate «in modo naturale». *Swissmem* ed *economiesuisse* ricordano che le esenzioni sono positive per l'economia e l'ambiente. Per *swisscleantech* è anche problematico stabilire un solo criterio senza tenere conto delle differenze settoriali. Per la *SSIC*, finanche le più piccole imprese devono potere essere esentate, poiché hanno talvolta grande potenziale di riduzione proporzionalmente alle loro dimensioni.

Dalla parte degli attori dell'economia energetica, soltanto la *VFS* sostiene davvero il criterio proposto. Da parte sua, il campo degli oppositori include in particolare *Biomassa Svizzera, Energie 360°, ewl, Swisspower Netzwerk AG* o anche *ASIG*. *Swisspower Netzwerk AG* ritiene ad esempio che il criterio

proposto indurrebbe grosse spese amministrative. Da parte sua, la *Energie Wasser Bern* è dell'avviso che il criterio di esenzione dovrebbe essere definito rispetto a una soglia di emissioni poiché il potenziale di riduzione non è in funzione della somma dei salari. L'*act* ritiene che il criterio proposto contraddica lo scopo dell'esenzione che è di scaricare le imprese competitive sul piano internazionale per prevenire il «carbon leakage». Per la *DSV*, il criterio della massa salariale è una cattiva idea poiché le imprese ad alta intensità di emissioni di CO₂ ma fortemente automatizzate saranno avvantaggiate. *Energie 360° AG* preferisce il criterio attuale che è fissato secondo la quantità assoluta di emissioni. Peraltro, sette partecipanti (*ASIG*, *ewl*, *Energie Thun AG*, *Regio Energie Solothurn*, *act*, *Gruppo E*, *regioGrid*) vorrebbero che sia ampliata la cerchia delle imprese da esentare. *Biomassa Svizzera*, *IGEB* e *V3E* ritengono persino che la possibilità di esenzione dovrebbe essere estesa a tutte le imprese.

Tra i partecipanti del settore dei trasporti, la maggior parte non si è pronunciata sull'argomento. Per contro, *ATA*, *CESAR*, *Mobilità pedonale Svizzera* e *PRO VELO Svizzera* sono parzialmente favorevoli alla soluzione proposta. Queste quattro organizzazioni ritengono tuttavia che occorrerebbe considerare le prestazioni anticipate affinché le imprese particolarmente ambiziose abbiano maggiore sicurezza nella loro pianificazione e non posticipino i loro investimenti nel settore dell'efficacia energetica. Questi tre partecipanti sono anche dell'avviso che la definizione mediante un indicatore (o criterio di esenzione) sia preferibile a un elenco positivo delle imprese che possono essere esentate. Peraltro, l'*Unione dei treni storici della Svizzera (HECH)* propone che le organizzazioni a scopo non di lucro senza onere salariale possano essere esentate della tassa sul CO₂ fintanto che le loro emissioni rimangono inferiori alle 100 tonnellate di CO₂.

Tutte le organizzazioni ambientaliste che hanno dato il proprio parere su questo argomento sono parzialmente favorevoli alla soluzione proposta. La maggior parte dei partecipanti di questo gruppo (p. es. *Alleanza climatica Svizzera*, *Iniziativa delle Alpi*, *Pro Natura*, *PUSCH*) pensa che le prestazioni anticipate dovrebbero potere essere considerate affinché le imprese particolarmente ambiziose abbiano maggiore sicurezza nella loro pianificazione e non posticipino i propri investimenti nel settore dell'efficacia energetica. Inoltre, la maggior parte delle organizzazioni ambientaliste (p. es. *ACG*, *Greenpeace Schweiz*, *KlimaSeniorinnen Schweiz*, *oeku*, *WWF Svizzera*) ritiene che una definizione mediante indicatore sia preferibile a un elenco positivo delle imprese che possono o non possono essere esentate.

Quanto ai partecipanti raggruppati nella categoria delle altre organizzazioni, una minoranza è piuttosto favorevole al criterio proposto (p. es. *Aqua Nostra Svizzera*, *EPFL*, *First Climate Group*, *Isolsuisse*, *SIA*, *UFS*). *SAB* e *Prométerre* ritengono ad esempio che il criterio proposto semplifichi sotto il profilo amministrativo la questione delle esenzioni. Peraltro, alcune organizzazioni sono parzialmente favorevoli alla soluzione proposta, in particolare l'*ATS* che teme che il criterio di esenzione basato sulla massa salariale possa essere una ragione che giustifica la diminuzione o il ristagno dei salari. Tuttavia, una buona maggioranza dei partecipanti (p. es. *cemsuisse*, *FER*, *Energia legno Svizzera*, *IG DHS*, *IGEB*, *scienceindustries*, *VSZ*) si oppone all'idea. *Aargauischer Waldwirtschaftsverband (AWV)*, *Holzbau Schweiz* e *WaldSchweiz* ritengono ad esempio che in vista della stabilità delle condizioni generali, vada rigettata l'introduzione di un criterio del tutto nuovo. *Lignum* e *ASA* pensano peraltro che il criterio proposto indurrebbe il ritiro arbitrario di imprese che hanno già fornito sforzi di riduzione delle emissioni grazie a una convenzione sugli obiettivi. *Accademie svizzere delle scienze* propone piuttosto di considerare la cifra d'affari, i costi di produzione e l'influenza della tassa su di essi (le imprese i cui costi di produzione sono aumentati di almeno il cinque per cento dalla tassa sul CO₂ potrebbero ad esempio essere esentate). L'*SHH* respinge il criterio della massa salariale per i rimborsi e ritiene che un criterio migliore sarebbe la quantità di emissioni effettivamente ridotta. D'altra parte, un certo numero di partecipanti (p. es. *ASA*, *scienceindustries*, *IG DHS*, *GSGL*, *VSZ*, *Verband Schweizerischen Lack- und Farbenindustrie [VSLF - Unione svizzera dell'industria delle vernici e pitture]*, *FER*) auspicherebbe che tutte le imprese possano scegliere liberamente tra la tassa o la sua esenzione. *Eco Swiss* afferma che la cerchia delle imprese esentate dev'essere ampliata poiché le convenzioni sugli obiettivi inducono riduzioni delle emissioni ed evitano di indebolire la competitività delle imprese.

Tra le imprese e i privati, tutti i partecipanti respingono la proposta. Varie imprese (p. es. *SFPI, Energie Zürichsee Linth AG, Erdgas Innerschwyz AG, StWZ Energie AG, IBAarau AG, Wynagas AG*) si interrogano così sulla rilevanza di un criterio che concerne la massa salariale, e ciò tanto più in un contesto di automatizzazione crescente. Secondo talune imprese (p. es. *Espace Real Estate Holding AG, Faktor-Plus KI GmbH, Swiss Krono AG, Flumroc AG*) il criterio dell'uno per cento della massa salariale non ha alcuna base scientifica e punirebbe imprese che hanno realizzato provvedimenti di riduzione in passato ma che cadrebbero al di sotto di questa soglia. Secondo questi partecipanti, a tali imprese mancherebbero allora preziosi rimborsi per mantenere i propri provvedimenti. Tre imprese (*VAS, Energie Seeland AG e SWL Energie AG*) temono che questo sistema sia troppo favorevole alle imprese fortemente automatizzate ma a forte intensità di emissioni. Per *ETHZ* e *Paul Scherrer Institut*, il criterio di esenzione dovrebbe considerare in che misura la tassa pregiudica la competitività sul mercato internazionale. *ETHZ* e *Paul Scherrer Institut* propongono piuttosto di considerare la cifra d'affari, i costi di produzione e l'impatto della tassa sul CO₂ sui costi stessi. Per la *business campaigning GmbH*, è anche problematico stabilire un solo criterio senza tenere conto delle differenze settoriali. Inoltre, circa il 60 per cento degli oppositori (*AG Ziegelwerke Muri, Bell AG, Coop, Metall Service Menziken AG, Syngenta Crop Protection AG, Technische Betriebe Uzwil*) sollecita che tutte le imprese possano scegliere tra tassa o esenzione. *Emmi Schweiz AG* e *Lonza AG* ritengono che l'assenza di criterio (e dunque la possibilità di accrescere il numero di convenzioni sugli obiettivi gioverebbe all'ecologia e all'economia. La *ZZ Wancor AG* afferma che è lasciando questa libertà alle imprese che potrà essere raggiunto l'obiettivo del 50 per cento di riduzione.

6.3.4 Varianti per l'impostazione dell'esenzione dalla tassa sul CO₂ applicata ai combustibili

Per quanto concerne le due varianti proposte per l'impostazione dell'esenzione dalla tassa sul CO₂ applicata ai combustibili, una maggioranza dei partecipanti dice di preferire il modello «armonizzazione» al modello «dissociazione». Il primo modello contabilizza quasi quattro volte più adepti dell'altro (52 partecipanti contro 14 per il modello «dissociazione»). Occorre altresì notare che molti partecipanti dicono di preferire il modello «armonizzazione», pur sottolineando che nessuno dei due sistemi è davvero ottimale ai loro occhi. Peraltro, un numero di partecipanti un po' più elevato di quello che preferisce il modello «armonizzazione» afferma che nessuno dei due modelli proposti è convincente. Inoltre, un numero importante di partecipanti auspicerebbe piuttosto un sistema che si basi sul modello «armonizzazione» ma che integri certi parametri del modello «dissociazione». È poi importante notare che un numero notevole di partecipanti non si è pronunciato su questo argomento.

Quanto alla scelta tra i due modelli di esenzione proposti, una maggioranza dei Cantoni e dei Comuni (*AG, BS, FR, GE, JU, TG, TI, VD, Città di Zurigo*) preferisce il modello «armonizzazione». Due Cantoni (*TI* e *VD*) e *Città di Zurigo* salutano ad esempio le soluzioni più individuali permesse dal modello «armonizzazione». *GE* e *Città di Zurigo* preferiscono questo sistema in ragione del fatto che tiene conto dell'integralità del CO₂ e dell'energia, così come degli effetti di varie sostituzioni. *JU* preferisce questo modello poiché evita alle imprese di impegnarsi in pratiche parallele che, nei fatti, portano a effetti comparabili. Da parte sua, *AG* critica il modello «dissociazione», che non considererebbe abbastanza l'eterogeneità dei settori e punirebbe le imprese che hanno già compiuto sforzi volontari importanti. Da parte sua, il modello «dissociazione» è preferito unicamente da *SZ*. Peraltro, cinque partecipanti (*BL, AR, AI, GR* e *Città di Soletta*) non si dicono convinti da nessuno dei due modelli. Due di essi (*GR* e *BL*) mettono in evidenza il fatto che il timore di dovere rimborsare una parte della tassa può essere un freno all'investimento nell'efficienza energetica. Peraltro, 11 Cantoni (*BL, AR, AI, GR, GL, ZG, SZ, OW, LU, VS, NW*) dicono di sostenere uno strumento basato su una convenzione sugli obiettivi. Inoltre, sette Cantoni (*AR, AI, GR, GL, ZG, SG* e *VS*) sottolineano che dev'essere trovata una soluzione per il periodo di transizione.

Nel gruppo delle conferenze, commissioni e associazioni dei Comuni, soltanto l'*UCS* si è allineata dalla parte del modello «armonizzazione», non avendo gli altri partecipanti fatto una scelta. L'*UCS* preferisce questo sistema a motivo delle soluzioni più individuali che permette. Essa sottolinea anche che esso tiene conto dell'integralità del CO₂ e dell'energia, così come degli effetti di sostituzione; tuttavia, ritiene che la sanzione del rimborso di appena il 30 per cento della tassa in caso di fallimento degli obiettivi sia

uno svantaggio e possa comportare una deriva. Per quanto riguarda gli altri partecipanti, ACS, DCAP, CDE e CGCA auspicano una soluzione per il periodo di transizione tra i due modelli.

Dalla parte dei partiti politici, nessuno dei due modelli proposti spicca davvero, dato che la maggioranza non aveva alcun parere o alcuna preferenza per l'uno o l'altro dei due sistemi. Quanto al modello «armonizzazione», solamente il PVL lo sostiene esplicitamente. Altri partiti gli riconoscono tuttavia dei vantaggi. Così, PVL, PS, I Verdi e Giovani Verdi vedono in modo positivo il fatto che questo modello proponga soluzioni più individuali. PS, I Verdi e Giovani Verdi aggiungono che è anche positivo che questo sistema non consenta di utilizzare certificati di riduzione delle emissioni. Tuttavia, PS, I Verdi e Giovani Verdi ritengono anche che le norme riguardanti le sanzioni non sono convincenti. Per quanto concerne il modello «dissociazione», PS, I Verdi e Giovani Verdi concordano sul fatto che questo sistema potrebbe essere meno costoso dell'altro. Per contro, riguardo ai suoi svantaggi, PS, I Verdi e Giovani Verdi sottolineano che questo sistema rende meno vincolante la discussione sul potenziale d'efficacia, mentre sarebbe stato auspicabile il contrario. D'altra parte, il PLR non si dice convinto da nessuno dei due modelli, e preconizza una fusione dei due che permetta l'armonizzazione pur evitando la selezione burocratica delle imprese esentate. Nello stesso ordine di idee, il PBD vorrebbe che le imprese fossero libere di scegliere tra il sistema di obiettivo relativo²¹ (modello «armonizzazione») e l'obiettivo di limitazione dall'alto al basso (*top-down*)²² (modello «dissociazione»). Nella stessa direzione, PS, I Verdi e Giovani Verdi ritengono che i due sistemi implicino grande burocrazia per un esiguo risparmio di emissioni. Questi stessi tre partiti pensano che occorrerebbe obbligare le imprese, in caso di fallimento dell'obiettivo, a restituire la totalità, e non il terzo, della tassa rimborsata. Peraltro, il PVL propone di introdurre un meccanismo che possa tenere conto delle prestazioni di riduzione delle emissioni già effettuate, al fine di evitare la penalizzazione di imprese che hanno già ottimizzato il loro consumo di energia.

Quanto alle associazioni mantello nazionali dell'economia, la maggior parte non è davvero convinta dall'una o dall'altra delle due possibilità. Tra i due sistemi, la maggioranza dei partecipanti propende tuttavia per il modello «armonizzazione», che raccoglie in particolare la preferenza di USS, öbu, SSIC, o anche *swisscleantech*. La *Swissmem* ritiene ad esempio che questo modello proponga soluzioni più individuali e che calcoli meglio il potenziale di riduzione tenendo conto anche delle riduzioni delle emissioni già effettuate. Nella stessa ottica, la SSIC accoglie con soddisfazione il fatto che siano prese in considerazione anche le riduzioni già realizzate, poiché a suo avviso è importante che anche i programmi di riduzione privati possano essere considerati. Per contro, vengono rilevati anche svantaggi al modello «armonizzazione». öbu e *swisscleantech* ritengono in particolare che con l'obiettivo relativo (modello «armonizzazione») incomba il rischio che l'obiettivo in questione diventi unicamente simbolico se tutti i provvedimenti economici sono esauriti. Per l'USS, le norme sanzionatorie non sono convincenti, per il fatto che si esige di rimborsare soltanto il 30 per cento della tassa in caso di fallimento dell'obiettivo. Anche *Travail.Suisse* trova che le sanzioni dovrebbero essere inasprite. Nessun partecipante preferisce davvero il modello «dissociazione» così com'è proposto.

Dalla parte degli attori dell'economia energetica, la maggioranza dei partecipanti non esprime un parere oppure è favorevole a una combinazione dei due modelli proposti. I due modelli di esenzione sono invece più o meno in parità in termini di numero di aderenti. In effetti, act, DSV, IGEB e SIG dicono esplicitamente di preferire il modello «armonizzazione», mentre il modello «dissociazione» riceve il sostegno di AEE, *Energie Wasser Bern*, *Gasverbund Mittelland AG* e *Swisspower Netzwerk AG*. Quanto ai vantaggi del modello «armonizzazione», sette partecipanti (act, Gruppo E, regioGrid, SES, DSV, SIG e IGEB) salutano la possibilità di definire percorsi di riduzione individuali. Per quanto concerne gli svantaggi del modello «armonizzazione», Gruppo E e regioGrid ritengono che un sistema di penalità per

²¹ L'obiettivo relativo corrisponde all'intensità dei gas serra e viene derivato individualmente per ogni impresa fondandosi sulla sua analisi individuale del potenziale e sull'obiettivo settoriale per l'industria, e stabilito basandosi sulle attese emissioni di gas serra, che sono da porre in relazione con il previsto sviluppo della produzione.

²² L'obiettivo di limitazione dall'alto al basso è definito in tonnellate di CO₂eq e corrisponde all'entità della riduzione che si fissa l'impresa e che deriva dall'obiettivo settoriale per l'industria. Il punto di partenza è costituito dalle emissioni effettive e, per le imprese già esentate dalla tassa, l'impegno di riduzione esistente, per considerare le prestazioni preliminari fornite.

tonnellata di CO₂ emessa in eccesso sarebbe meno complicato dal punto di vista amministrativo che il rimborso di una percentuale della tassa sul CO₂. Per quanto riguarda il modello «dissociazione», *Biomassa Svizzera* e *SES* ritengono che potrebbe essere meno costoso. Quanto agli svantaggi del modello «dissociazione», *act* e *DSV* considerano che il calcolo di riduzione delle emissioni del dieci per cento non è sostenibile a causa dell'impossibilità di considerare le riduzioni effettuate in passato. Questi due partecipanti ritengono altresì che la possibilità di acquistare certificati di riduzione delle emissioni conseguiti all'estero è controproducente per la riduzione delle emissioni. D'altra parte, otto partecipanti (*Regio Energie Solothurn*, *ASIG*, *ewl*, *Energie Thun AG*, *Energie 360° AG*, *SES*, *Swissolar*, *IGEB*) ammettono di non avere preferenze per nessuno dei due sistemi e si dicono favorevoli a una combinazione dei modelli. Alla stregua di *economiesuisse*, cinque partecipanti (*Regio Energie Solothurn*, *VSG*, *ewl*, *Energie Thun AG*, *IGEB*) auspicano che il modello consenta di fissare obiettivi che possano tenere conto della crescita, che gli obiettivi di riduzione possano essere fissati individualmente o per gruppo di imprese e che siano calcolati sulla base dei potenziali di riduzioni economicamente possibili.

Dalla parte degli attori del settore dei trasporti, la maggior parte dei partecipanti non si è pronunciata sull'argomento. Soltanto *ATA*, *PRO VELO Svizzera*, *Mobilità pedonale Svizzera* e *CESAR* hanno affermato di non preferire nessuno dei due modelli proposti. Queste quattro organizzazioni ritengono che i due sistemi implicino grande burocrazia per un esiguo risparmio di emissioni. *ATA*, *PRO VELO Svizzera*, *Mobilità pedonale Svizzera* e *CESAR* reputano positivo che il modello «armonizzazione» permetta alle imprese di fissare un obiettivo individuale. Queste organizzazioni accolgono parimenti con soddisfazione il fatto che questo modello non tiene conto dei certificati di riduzione delle emissioni conseguiti all'estero. Tali associazioni non si dicono tuttavia convinte dalle norme sanzionatorie e preferirebbero in particolare che in caso di fallimento dell'obiettivo di riduzione, la totalità della tassa debba essere rimborsata dall'impresa. Per quanto concerne il modello «dissociazione», *ATA*, *PRO VELO Svizzera*, *Mobilità pedonale Svizzera* e *CESAR* considerano che potrebbe essere meno costoso.

Quasi tutte le organizzazioni ambientaliste (p. es. *BirdLife Svizzera*, *Greenpeace Schweiz*, *Iniziativa delle Alpi*) respingono i due modelli proposti. Così, *WWF Svizzera* o anche *PUSCH* trovano che i due modelli implicino grande burocrazia per un esiguo risparmio di emissioni. Quasi tutte le organizzazioni ritengono anche che una tassa globale con compensazione dell'imposizione marginale sarebbe più adatta al raggiungimento degli obiettivi. Quanto ai vantaggi del modello «armonizzazione», la maggior parte dei partecipanti (p. es. *Alleanza climatica Svizzera*, *oeku*) saluta il fatto che questo sistema permette alle imprese di fissare un obiettivo individuale. Queste organizzazioni reputano altresì positivo che le imprese non possano compensare le emissioni con certificati di riduzione conseguiti all'estero. La maggior parte delle associazioni ritiene tuttavia che è l'insieme della tassa sul CO₂ che dovrebbe essere rimborsato in caso di fallimento dell'obiettivo. Quanto al modello «dissociazione», la quasi totalità dei partecipanti (p. es. *Grands-parents pour le climat*) ritiene che questo sistema potrebbe essere meno costoso. La maggior parte delle organizzazioni considera tuttavia negativa la rimozione della discussione intorno al potenziale d'efficacia.

Nel gruppo delle altre organizzazioni, la maggior parte dei partecipanti non si è pronunciata. Tra i due sistemi, un'esigua maggioranza (p. es. *cemsuisse*, *Empa*, *FER*, *Holzindustrie Schweiz*, *ASA*, *TVS*) propende per il modello «armonizzazione». Quanto ai vantaggi di questo modello, vari partecipanti (p. es. *Empa*, *Fromarte*, *myclimate*, *TVS*) accolgono con soddisfazione il fatto che proponga convenzioni sugli obiettivi individuali. *cemsuisse* o anche *SKS* considerano anche positivo che non permetta di computare certificati di riduzione conseguiti all'estero. *Holzindustrie Schweiz* e *USPV* trovano peraltro meno burocratico il modello «armonizzazione». Di più, *Empa* ritiene utile che il calcolo del potenziale di riduzione possa anche considerare i potenziali economici e vede anche di buon occhio che la convenzione sugli obiettivi permette al contempo di identificare e di adottare provvedimenti di riduzione. Quanto alle debolezze del modello «armonizzazione», *SKF* o anche *Helvetas Swiss Intercooperation* preferirebbero che la totalità della tassa debba essere rimborsata dall'impresa in caso di fallimento dell'obiettivo. *South Pole Group* ritiene che con l'obiettivo relativo (modello «armonizzazione») incomba il rischio che l'obiettivo in questione diventi unicamente simbolico se tutti i provvedimenti economici sono esauriti. Per quanto riguarda il modello «dissociazione», diversi partecipanti (*Energia legno Svizzera*, *Stiftung TRI-*

GON o anche *Forum PMI*) trovano che sia meno costoso in oneri amministrativi. Per *Accademie svizzere delle scienze*, l'idea del modello «dissociazione» di calcolare il potenziale di riduzione futuro è interessante poiché fissa un orizzonte temporale ampio, ma teme tuttavia che possano sorgere incertezze giuridiche.

Dalla parte delle imprese e dei privati, una maggioranza dei partecipanti (p. es. *Saphirwerk AG*, *Genève Aéroport*, *Energie Zürichsee Linth AG*, *HKBB* o anche *TFL*) sostiene il modello «armonizzazione». Occorre altresì notare che un certo numero di altri partecipanti (p. es. *Migros*, *Espace Real Estate Holding AG*, *Swiss Krono AG*) dicono di preferire il modello «armonizzazione», pur sottolineando che nessuno dei due sistemi è ottimale. Quanto ai vantaggi del modello «armonizzazione», nove imprese (p. es. *Wynagas AG*, *VAS*) approvano il fatto che proponga un obiettivo assoluto «top-down». Inoltre, nove imprese (p. es. *IBAarau AG*, *SWL Energie AG*) trovano anche positivo che i certificati di riduzione delle emissioni conseguiti all'estero non possano essere computati. La *SFPI* e altri ritengono utile che a questo modello sia necessaria una sola convenzione sugli obiettivi. La *StWZ Energie AG* considera peraltro positivo che le riduzioni effettuate in passato senza la conclusione di una convenzione sugli obiettivi possano essere computate. In più, quattro imprese (*VAS*, *Energie Seeland AG*, *SWL Energie AG* e *IBB Energie AG*) preferiscono il modello «armonizzazione» dato il coordinamento che consente tra la politica climatica e quella energetica. Vengono tuttavia messi in evidenza alcuni inconvenienti del modello «armonizzazione». La *business campaigning GmbH* è così dell'avviso che con l'obiettivo relativo incomba il rischio che l'obiettivo in questione diventi unicamente simbolico se tutti i provvedimenti economici sono esauriti. *Genève Aéroport* sottolinea peraltro che l'elaborazione di questo modello sembra richiedere più lavoro. Sebbene nessun partecipante sostenga davvero il modello «dissociazione», taluni di questi vantaggi sono tuttavia riconosciuti. Per la *business campaigning GmbH*, questo sistema potrebbe essere meno costoso dell'altro se gli obiettivi mondiali sono utilizzati quali riferimenti. Da parte sua, la *HKBB* ritiene positivo che questo modello consenta di considerare i certificati di riduzione. Per quanto riguarda gli inconvenienti del modello «dissociazione», *IBB Energie AG* o anche *VAS* ritengono che la definizione puramente «top-down» dell'obiettivo penalizzi le imprese che hanno già effettuato riduzioni senza avere concluso una convenzione sugli obiettivi. La *Thomas Eiche GmbH* ritiene che il modello «dissociazione» non sia calcolabile per le imprese. Occorre altresì segnalare che un certo numero di partecipanti (p. es. *BASF Schweiz AG*, *Clariant Produkte AG*, *Technische Betriebe Uzwil*) non si dice favorevole ad alcuno dei due modelli proposti. Peraltro, 17 partecipanti (p. es. *EMS-Chemie Holding AG*, *Migros*, *IB Langenthal AG*) si dicono interessati dalla combinazione di taluni aspetti dell'uno e dell'altro dei modelli. La maggior parte di questi partecipanti vorrebbe che l'obiettivo fissato tenga conto della crescita, delle riduzioni delle emissioni effettuate in passato e dei certificati di riduzione delle emissioni conseguiti all'estero. Varie imprese (p. es. *ZZ Wancor AG*, *Werke am Zürichsee AG*) vorrebbero peraltro che sia possibile scegliere tra un obiettivo di riduzione individuale o comune per un gruppo di imprese, essendo comunque definito a partire dal potenziale d'efficienza economica su un periodo di dieci anni.

6.4 Provvedimenti di riduzione degli obiettivi nel settore degli edifici

In generale, un gran numero di partecipanti critica il fatto che il progetto si focalizzi sul settore degli edifici. L'auspicio di trattare i settori in modo più uguale in termini di provvedimento di riduzione si ritrova così tra 63 partecipanti. Quanto ai provvedimenti del progetto concernenti il settore degli edifici, vale a dire l'abolizione della destinazione parzialmente vincolata al Programma Edifici e il divieto sussidiario di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili, sono piuttosto respinte dalla maggior parte dei partecipanti.

6.4.1 Abolizione della destinazione parzialmente vincolata al Programma Edifici

La proposta di abolizione della destinazione parzialmente vincolata dei proventi della tassa sul CO₂ al Programma Edifici dal 2025 è rifiutata da oltre il 60 per cento dei partecipanti che si sono espressi in merito. Il campo degli oppositori si compone così di 116 partecipanti. I partecipanti favorevoli all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata costituiscono meno del 40 per cento dei partecipanti che si sono espressi, ossia un totale di 70 partecipanti.

Quanto ai Cantoni e ai Comuni, una minoranza dei partecipanti di questo gruppo (*AR, AI, GL, ZH, UR, SG, OW, LU, NW, Città di Soletta*) è favorevole all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata, e nove di loro affermano che questo provvedimento sarà obsoleto a causa dell'introduzione crescente di tecnologie appropriate e dell'utilizzo crescente di fonti di energia rinnovabile. Viceversa, 15 partecipanti (*TI, GE, JU, TG, VD, NE, BL, BS, BE, FR, SH, SZ, ZG, Città di Zurigo, Città di Losanna*) si oppongono all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata. Vari partecipanti rivelano la necessità di questo provvedimento, alla stregua di *JU, VD e TG* che ritengono che il nuovo sistema d'incentivazione non basterà da solo per raggiungere gli obiettivi fissati per il settore degli edifici. *NE e TI* sono peraltro d'accordo sull'efficacia del Programma Edifici. *BL* sostiene che il Programma Edifici è positivo per l'ambiente e l'economia. Peraltro, sei partecipanti (*TI, GE, BS, TG, Città di Losanna, Città di Zurigo*) ritengono che il Programma Edifici non debba in alcun caso essere smantellato prima che sia istituito il SICE.

Dalla parte delle conferenze, commissioni e associazioni dei Comuni, la maggior parte dei partecipanti (*DCAP, CDE, CGCA, ACS*) è favorevole all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata. *DCAP, CDE e CGCA* ritengono che questo programma diverrà obsoleto a causa dell'introduzione crescente di tecnologie appropriate e dell'utilizzo crescente di energia rinnovabili. Al contrario, l'*UCS* sostiene che la destinazione parzialmente vincolata dev'essere abolita soltanto quando il SICE avrà dimostrato la propria efficacia.

Per quanto riguarda i partiti politici, una minoranza dei partecipanti (*PLR, PBD, UDC*) è favorevole all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata dei proventi della tassa sul CO₂ al Programma Edifici. Il *PLR* preconizza che questa destinazione parzialmente vincolata giunga a scadenza già nel 2021, poiché il partito ritiene che il Programma Edifici induca troppi vantaggi insperati, tanto che il *PBD* incoraggierebbe piuttosto un sistema totalmente incentivante. *PPD e PVL* hanno pareri più attenuati e non si schierano contro l'abolizione della destinazione parzialmente vincolata, ma ritengono che debbano essere previsti provvedimenti sostitutivi. Viceversa una piccola maggioranza dei partecipanti (*PS, I Verdi, i Giovani Verdi, CSPO*) si oppone all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata. Questi quattro partiti ritengono che il Programma Edifici sia uno dei rari strumenti efficaci di politica climatica.

Tra le associazioni mantello nazionali dell'economia, una minoranza dei partecipanti (*economiesuisse, USAM, Swissmem*) è favorevole all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata dei proventi della tassa sul CO₂ al Programma Edifici. *USAM* ed *economiesuisse* sottolineano i vantaggi insperati del Programma. *economiesuisse* insiste sul fatto che la destinazione parzialmente vincolata mascheri la funzione incentivante della tassa sul CO₂. Viceversa, una piccola maggioranza dei partecipanti (p. es. *Centre Patronal, Travail.Suisse, USC, USPI, costruzioni svizzera*) è contraria all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata. L'*USPI* sottolinea in particolare che questo programma incoraggia concretamente i proprietari di immobili al risanamento energetico dei propri immobili. Da parte sua, *costruzioni svizzera* è dell'avviso che l'incentivazione del risanamento debba non soltanto essere mantenuta, ma rafforzata. Negli altri commenti, *SSIC* e *USC* ritengono che il coordinamento con il SICE debba essere pianificato.

Nell'economia energetica, una minoranza composta da 11 partecipanti (p. es. *Energie 360° AG, UP, IGEB, Regio Energie Solothurn, Swissspower Netzwerk AG, V3E*) è favorevole all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata. Cinque partecipanti (*ASIG, ewl, Energie Thun AG, DSV, V3E*) ritengono ad esempio che questa destinazione parzialmente vincolata nuoccia alla neutralità fiscale. Da parte loro, sei partecipanti (*IGEB, ASIG, ewl, Energie Thun AG, DSV, energie 360° AG*) pensano che le destinazioni parzialmente vincolate siano estranee ai provvedimenti d'incentivazione. In modo più attenuato, *Biomassa Svizzera, Gruppo E e regioGrid* non sono davvero contro l'abolizione della destinazione parzialmente vincolata, ma reputano troppo corto il termine previsto dal progetto. Viceversa, un'esigua maggioranza composta da 13 partecipanti (p. es. *AEE, Biomassa Svizzera, SES, Gruppo E, regioGrid, SIG*) è contraria all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata al Programma Edifici. Cinque partecipanti (*Swissspower Netzwerk AG, AEE, IWB, Swissolar, SSG*) sottolineano ad esempio l'incertezza che indurrebbe questo abbandono senza l'istituzione precedente del SICE. Da parte loro, *InfraWatt, SES e VFS* ritengono che l'importante potenziale di riduzione delle emissioni rimanente nel

settore degli edifici parli a favore del mantenimento della destinazione parzialmente vincolata. Per *Fachverband WKK*, *InfraWatt* e *VFS*, la combinazione tra incentivi e promozioni è il modo migliore per ottenere risultati.

Dalla parte delle organizzazioni dei trasporti pubblici o privati, *FFS* e *SIAA* sono favorevoli all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata. Al contrario, *ATA*, *CESAR*, *Mobilità pedonale Svizzera* e *PRO VELO Svizzera* vi si oppongono poiché ritengono che il Programma Edifici sia uno strumento efficace. Queste quattro organizzazioni sottolineano anche che l'efficacia di questo provvedimento verrebbe ulteriormente accresciuta da un aumento dell'importo della tassa sul CO₂ e ritengono che in caso di soppressione del Programma Edifici occorrerebbe dotarsi di uno strumento sostitutivo.

Le 11 organizzazioni ambientaliste che hanno preso posizione su questo argomento (p. es. *Alleanza climatica Svizzera*, *Iniziativa delle Alpi*, *Pro Natura*, *PUSCH*, *BirdLife Svizzera*, *oeku*, *WWF Svizzera*) si oppongono all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata al Programma Edifici. Questi partecipanti affermano che quest'ultimo è un provvedimento efficace e che il suo finanziamento dovrebbe essere assicurato anche in caso di abolizione della destinazione parzialmente vincolata dei proventi della tassa sul CO₂. Per migliorare il Programma Edifici, dieci organizzazioni (p. es. *Alleanza Climatica Svizzera*, *Greenpeace Suisse*) propongono di aumentare la quota dei costi di risanamento energetico degli edifici a carico della Confederazione (tasso di promozione), così da diminuire i vantaggi insperati.

Nel gruppo delle altre organizzazioni e associazioni, una minoranza composta da 24 partecipanti (p. es. *Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung*, *Aqua Nostra Svizzera*, *CCIG*, *FSPC*) è favorevole all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata. Per *TVS* ed *Eco Swiss*, l'abolizione permetterebbe finalmente alla tassa sul CO₂ applicata ai combustibili di diventare davvero una tassa d'incentivazione. *scienceindustries* va nello stesso senso dicendosi contraria in generale ai programmi di promozione. In modo più attenuato, *Fromarte*, *IG DHS* e *ATS* sono favorevoli all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata dei proventi della tassa sul CO₂ al Programma Edifici, ma sono anche favorevoli al mantenimento dello stesso. Viceversa, una maggioranza composta da 31 partecipanti (p. es. *AWV*, *Accademie svizzere delle scienze*, *SAB*, *Bio Suisse*, *ASI*, *Prométerre*, *WaldSchweiz*) è contraria all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata. Otto di essi (p. es. *Helvetas Swiss Intercooperation*, *Alliance Sud*, *Sacrificio Quaresimale*) ritengono che il Programma Edifici sia un provvedimento di politica climatica efficace. *Holzindustrie Schweiz*, *Isolsuisse*, *Accademie svizzere delle scienze*, *Bio Suisse* ed *Entwicklung Schweiz* ritengono che la destinazione parzialmente vincolata non debba in ogni caso essere abolita così in fretta (in ogni caso non prima del 2025 per taluni) dato il grande potenziale di riduzione delle emissioni che rimane nel settore degli edifici. *AWV*, *WaldSchweiz* e *Holzbau Schweiz* sostengono che questo programma gode di un buon sostegno politico, mentre l'*APF* sottolinea che incentiva l'efficienza energetica ed è quindi positivo per i proprietari. *Accademie svizzere delle scienze* mette in evidenza il fatto che, contrariamente a una tassa d'incentivazione, il Programma Edifici consente di rispondere ai deficit di capitali che possono scoraggiare certi proprietari di edifici dall'investire nell'efficienza delle proprie infrastrutture.

Per quanto riguarda i privati e le imprese, una minoranza composta da 24 partecipanti (p. es. *EMS-Chemie Holding AG*, *Energie Seeland AG*, *Flughafen Zürich AG*, *General Electric (Switzerland) GmbH*, *HKBB*, *KFN*, *Paul Scherrer Institut*) è esplicitamente favorevole all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata. Otto partecipanti (p. es. *Technische Betriebe Uzwil*, *Kimberly-Clark GmbH*) ritengono così che siffatte destinazioni parzialmente vincolate sono contrarie all'idea di provvedimenti incentivanti. Peraltro, sei imprese (p. es. *BASF Schweiz AG*, *Syngenta Crop Protection AG*) si dicono fundamentalmente contro i programmi d'incoraggiamento che possono avere la tendenza ad aumentare le spese dello Stato. Cinque imprese (p. es. *StWZ Energie AG*, *Energie Seeland AG*) sottolineano gli importanti vantaggi insperati indotti dal Programma Edifici. In modo più attenuato, *Coop*, *Bell AG*, *Migros* e *KFN* non si oppongono all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata ma vorrebbero tuttavia vedere perdurare il Programma Edifici. *Coop*, *Migros* e *Bell AG* ritengono che uno strumento incentivante quale la tassa sul CO₂ possa funzionare unicamente se è assicurata la redistribuzione completa dei proventi della tassa. All'opposto, un'esigua maggioranza composta da 27 partecipanti (p. es. *AG Ziegelwerke Muri*, *Energie Zürichsee Linth AG*, *EPFL*, *IBB Energie AG*, *ZZ Wancor AG*) è sfavorevole all'abolizione

della destinazione parzialmente vincolata al Programma Edifici. Sei partecipanti (*Espace Real Estate Holding AG, Faktor-Plus KI GmbH, Metall Service Menziken AG, Swiss Krono AG, ETHZ, Flumroc AG*) ritengono che siano necessari provvedimenti di promozione per ridurre le importanti emissioni di CO₂ del settore degli edifici. Sette partecipanti (p. es. *Keller AG Ziegeleien, Metoxit AG*) trovano peraltro che sia positivo avere uno strumento che motivi i Cantoni a risanare e migliorare gli edifici. L'EPFL è dell'avviso che il Programma Edifici sia un complemento essenziale alla tassa sul CO₂, senza il quale i proprietari non sarebbero in grado di procedere a migliorie per questioni finanziarie, mentre i Cantoni disporrebbero soltanto di pochi mezzi per obbligarli. Occorre altresì notare che *Energie Zürichsee Linth AG, Erdgas Innerschwyz AG, IB Aarau AG* o anche *Wynagas AG* rifiutano l'abolizione della destinazione parzialmente vincolata principalmente a causa delle incertezze che incombono sul SICE.

6.4.2 Divieto sussidiario di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili

Il divieto sussidiario di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili è respinto nella sua globalità da una buona maggioranza dei partecipanti (126 oppositori contro 68 sostenitori). È importante notare che il gruppo delle imprese e dei privati, composto dal più gran numero di partecipanti, pesa molto nel bilancio di questo risultato, non essendo gli altri gruppi altrettanto trincerati nella loro posizione. I Cantoni e i Comuni e le conferenze, commissioni e associazioni dei Comuni propendono piuttosto a sfavore mentre, al contrario, le organizzazioni ambientaliste, gli attori del settore dei trasporti e le altre organizzazioni e associazioni propendono piuttosto a favore del divieto sussidiario. Per quanto riguarda le deroghe previste dalla legge nel caso in cui fosse pronunciato il divieto degli impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili, una maggioranza dei partecipanti che hanno rilasciato commenti vi sono favorevoli.

Per quanto riguarda i Cantoni e i Comuni, una minoranza di partecipanti (*BS, SH, GE, VD e VS*) è favorevole al divieto sussidiario di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili. *SH, GE* e *VD* affermano che un siffatto divieto sussidiario dev'essere adottato rapidamente. Anche *VS* è dell'avviso che questa possibilità possa fornire un impulso e un chiaro messaggio. *BS* è favorevole a questa possibilità di divieto, salvo nel caso d'impossibilità economica o tecnica. All'opposto di questa posizione, la grande maggioranza dei Cantoni e dei Comuni (*AG, AI, AR, BL, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH, Comune di Flühl Sörenberg, Città di Soletta*) si oppone al progetto di divieto sussidiario di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili. Sedici Cantoni o Comuni (p. es. *BL, AR, BL, FR, OW, ZH*) ritengono ad esempio che un siffatto divieto andrebbe a scapito dell'autorità cantonale. Tredici partecipanti ritengono peraltro che il divieto sussidiario sia inutile dati i provvedimenti adottati nel settore degli edifici e dalla tassa sul CO₂, nonché del calo di attrattiva degli impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili (p. es. *AI, GR, GL, TI, SG*). D'altra parte, 11 Cantoni (p. es. *LU, NW, OW*) ritengono che debbano essere presi altri provvedimenti prima di contemplare un divieto sussidiario di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili. *FR* preferirebbe ad esempio degli incentivi alla diminuzione del consumo di energia. Peraltro, *SO, BE, Città di Soletta* e *Città di Losanna* si posizionano contro l'integrazione del gas naturale in questo progetto di divieto sussidiario. *SO* afferma che l'utilizzo del gas naturale consente di ridurre le emissioni di CO₂ e possiede quindi un grande potenziale d'innovazione. *BE* indica che il gas naturale potrebbe servire da transizione o per ridurre le emissioni combinandolo con altre fonti. *SO, FR, BE, SH, Città di Losanna* e *Città di Zurigo* si esprimono esplicitamente a favore delle deroghe al divieto sussidiario di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili. *FR* ritiene ad esempio che sarebbero indispensabili deroghe in caso di divieto. *GE* e *VD* non si oppongono alle deroghe ma auspicano che rimangano eccezionali. *GE* sottolinea d'altronde che lo stato della tecnica consente molto e che possibilità di deroga possono aprire la porta a numerosi casi.

Dalla parte delle conferenze, commissioni e associazioni dei Comuni, l'UCS ritiene al contrario che questa idea sia giustificata, tanto più che il divieto interverrebbe soltanto in caso di fallimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni. Viceversa, *DCAP, CDE* e *CGCA* respingono l'idea. Ritengono che un siffatto divieto sussidiario sarebbe inutile dati i provvedimenti adottati nel settore degli edifici e grazie alla tassa sul CO₂. *DCAP* e *CDE* propongono l'abolizione della deduzione fiscale delle spese di risanamento di un impianto di riscaldamento a base di agenti energetici fossili quale alternativa al divieto

sussidiario di questo tipo di impianti. Quanto alle deroghe, l'*UCS* le vede di buon occhio, pur sottolineando l'importante onere di lavoro che comportano. La stessa organizzazione ritiene anche che il gas naturale dovrebbe eventualmente essere contemplato in queste deroghe dato il potenziale di riduzione delle emissioni che propone. *DCAP*, *CDE* e *CGCA* si oppongono anche alle deroghe in caso di divieto di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili.

I partiti politici sono molto divisi sulla questione. *PS*, *I Verdi*, *Giovani Verdi*, *PBD* e *PVL* sono favorevoli a quest'idea. *PS*, *I Verdi* e *Giovani Verdi* ritengono perfino che la data proposta dal progetto per l'entrata in vigore del provvedimento sia troppo tardiva e che dovrebbe essere anticipata al 2023. Da parte loro, *I Verdi* ritengono che il divieto non dovrebbe essere soltanto sussidiario. Il *PVL* reputa efficace, efficiente e razionale l'idea di un divieto sussidiario, ma è più moderato e sottolinea che preferirebbe un metodo d'incentivazione. Viceversa, *CSPO*, *PLR*, *PPD*, *UDC* e *Giovani liberali radicali* sono sfavorevoli al progetto di divieto sussidiario. *CSPO* e *PLR* ritengono che, a causa degli altri provvedimenti presi in questo settore, un siffatto divieto sussidiario sia inutile. Il *CSPO* aggiunge che questo divieto sarebbe un intervento troppo forte, limitante la libertà di proprietà e la libertà economica. Il *PPD* è dell'avviso che si debba lasciare del tempo affinché si sviluppino nuove tecnologie di riscaldamento. Questo partito ritiene anche che un siffatto divieto, con un gran numero di deroghe, sarebbe amministrativamente costoso e invierebbe un segnale sbagliato. L'*UDC* rifiuta e combatte questa idea che reputa essere un abuso d'autorità statale. Per quanto concerne le deroghe in caso di attuazione del divieto sussidiario, fatta eccezione per *PLR* e *UDC*, tutti i partiti politici sono più o meno favorevoli. Il *PBD* è totalmente favorevole, alla stregua del *CSPO*, che ritiene che le infrastrutture quali i gruppi elettrogeni d'emergenza degli ospedali debbano potere derogare al divieto. Da parte loro, *PS*, *I Verdi* e *Giovani Verdi* ritengono che devono essere possibili deroghe, che però devono riguardare meno edifici possibili e rimanere eccezionali. Il *PVL* ritiene che le deroghe non debbano consentire ai nuovi edifici di sfuggire al divieto sussidiario.

Dalla parte delle associazioni mantello nazionali dell'economia, soltanto l'*USS* è favorevole al divieto sussidiario di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili. Peraltro, alcune associazioni hanno pareri attenuati sull'argomento, alla stregua dell'*USC*, che sarebbe d'accordo con la proposta solamente a patto che il divieto riguardi unicamente i nuovi impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili. Nello stesso ordine di idee, l'*USPI* approva il divieto per i nuovi edifici, per quanto ciò sia tecnicamente fattibile e a condizione che i costi non siano più elevati che per gli impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili. Tuttavia, gli altri partecipanti (*economiesuisse*, *Centre Patronal*, *Swissmem*, *GastroSuisse*, *Travail.Suisse*, *SSIC*) respingono la proposta. *Centre Patronal* ed *economiesuisse* si dicono contrari a qualsivoglia divieto di tecnologia. Da parte loro, *Swissmem* e *GastroSuisse* rilevano che l'installazione di un impianto di riscaldamento a base di agenti energetici non fossili può essere complicata e costosa. Per la *SSIC*, questo divieto sussidiario sarebbe un'ingerenza inaccettabile nella libertà di scelta dei privati e delle imprese. *Travail.Suisse* è dello stesso parere e ritiene che altri provvedimenti debbano essere adottati ben prima di un divieto e che sia in particolare preferibile agire mediante incentivi per i nuovi edifici. Anche il *Centre Patronal* ritiene che il numero di impianti di riscaldamento interessati dal divieto sarebbe troppo grande. Secondo *economiesuisse*, la Svizzera è sulla buona strada sulla via dell'innovazione nel settore degli impianti di riscaldamento, ma un divieto potrebbe frenare questa dinamica. Quanto alle deroghe rispetto al divieto sussidiario, una maggioranza dei partecipanti (*organizzazione nazionale della costruzione [costruizionessvizzera]*, *GastroSuisse*, *USC*, *USS*, *USAM*, *Travail.Suisse*) è favorevole.

Tra gli attori dell'economia energetica, 12 partecipanti (p. es. *AEE*, *IWB*, *VFS*, *Ökostrom Schweiz*) sono favorevoli all'idea proposta. *APP* e *SSG* ritengono che le alternative agli impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili esistano e che un siffatto divieto potrebbe fornire loro un impulso proprio necessario. Per *Swissolar* e *SES*, il divieto non deve essere solamente sussidiario e deve intervenire rapidamente. Tuttavia, una maggioranza dei partecipanti (p. es. *BioFuels Svizzera*, *Biomassa Svizzera*, *FECH*, *SIG*) rifiuta la proposta. *IGEB* e *FECH* affermano che questo divieto indebolirebbe il potenziale d'innovazione tecnologica e ridurrebbe la gamma delle possibilità che permettono la sicurezza dell'approvvigionamento energetico. La *Swissoil* ritiene che, visto il numero molto elevato di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili in Svizzera, un siffatto divieto sarebbe esagerato. Per quanto

riguarda le deroghe al divieto sussidiario, dieci partecipanti (p. es. *Swisspower Netzwerk AG*, *Regio Energie Solothurn*, *ASIG*, *regioGrid*) ritengono che i riscaldamenti a gas o che combinano il gas e altre fonti di energia non dovrebbero essere interessati dal divieto. Peraltro, sei partecipanti (*Gruppo E*, *regioGrid*, *SES*, *Fachverband WKK*, *InfraWatt* e *Swissoil*) invitano all'ampliamento delle possibilità di deroghe. *Gruppo E* e *regioGrid* propongono in particolare di aggiungere alle deroghe proposte gli edifici che dispongono di un involucro termico abbastanza performante. Al contrario, 5 partecipanti (*AEE*, *Ökostrom Schweiz*, *Swissolar*, *SSG* e *VFS*) sono favorevoli a norme di deroga rigide.

Dalla parte delle organizzazioni dei trasporti pubblici e privati, *ATA*, *CESAR*, *Mobilità pedonale Svizzera* e *PRO VELO Svizzera* sono favorevoli al divieto sussidiario. Queste quattro organizzazioni sottolineano che le ragioni economiche parlano a favore di questo provvedimento, del resto già in vigore in taluni Stati. Questi quattro partecipanti ritengono d'altronde che il divieto non debba solamente essere sussidiario e vorrebbero anticipare la data dell'attuazione al 2025. Al contrario, *SBS* e *UPSA* si oppongono al divieto sussidiario. *SBS* ritiene che con l'andare del tempo i provvedimenti adottati nel settore degli edifici e mediante la tassa sul CO₂ avranno sempre più effetti, a cui si aggiunge la diminuzione di attrattiva degli impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili. Più attenuata, la *SIAA* rifiuterebbe il divieto sussidiario a meno che gli impianti CFC non ne siano interessati.

Quanto alle organizzazioni ambientaliste, tutti i partecipanti che si sono espressi su questo argomento (p. es. *BirdLife Svizzera*, *Greenpeace Schweiz*, *WWF Svizzera*, *Grands-parents pour le climat*) sono dell'avviso che un siffatto divieto sarebbe positivo. Anch'essi ritengono che il divieto non dovrebbe essere soltanto sussidiario e che andrebbe anticipato il termine di attuazione fissato al 2029. Questi partecipanti deplorano il numero troppo importante di riscaldamenti a gasolio in funzione in Svizzera. Le organizzazioni ambientaliste ritengono invece che il testo di legge proposto non garantisca ancora la possibilità di identificare il fallimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni. Per quanto concerne le deroghe, le 11 organizzazioni ambientaliste che si sono espresse su questo argomento vi sono favorevoli, esigendo comunque che siano limitate ai casi di necessità assoluta.

Quanto alle altre organizzazioni, 22 partecipanti (p. es. *Bio Suisse*, *First Climate Group*, *Helvetas Swiss Intercooperation*, *Energia legno Svizzera*, *ASA*) sono favorevoli alla proposta. Quattro partecipanti (*AWV*, *WaldSchweiz*, *Holzbau Schweiz* e *Stiftung TRIGON*) ritengono che le possibilità tecnologiche attuali e gli standard permettano questo divieto sussidiario. Per *Accademie svizzere delle scienze*, il divieto sussidiario è un mezzo efficace per raggiungere gli obiettivi di riduzione fissati. All'opposto, 25 partecipanti (p. es. *Aqua Nostra Svizzera*, *CNCI*, *EPFL*, *Forum PMI*, *scienceindustries*, *Verein Senke Schweizer Holz [SHH - Associazione pozzi di carbonio legno svizzero]*) lo rifiutano. Vari partecipanti (p. es. *Walliser Bergbahnen [WBB]*, *Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung*, *APF*) esprimono l'inutilità di un siffatto provvedimento a causa dei provvedimenti adottati nel settore degli edifici e mediante la tassa sul CO₂, così come della diminuzione di attrattiva degli impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili. *GSGI* e *SSIGA*, criticano la nozione di «*impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili*», ritenendola errata e purtroppo applicata a certi tipi di riscaldamento a basse emissioni di CO₂. Per la *SSIGA*, prima di un siffatto divieto in un settore che ha effettuato riduzioni delle emissioni, converrebbe piuttosto adottare provvedimenti nel settore dei trasporti, le cui emissioni non cessano di aumentare. Da parte sua, la *CCIG* teme un rincaro dei beni immobili. Quanto alle deroghe a questo divieto sussidiario, la maggioranza dei partecipanti (p. es. *IGEB*, *Prométerre*, *ASI*, *UFS*, *FSPC*) è favorevole. Diciassette partecipanti (p. es. *Stiftung TRIGON*, *Holzindustrie Schweiz*, *South Pole Group*) approvano il fatto che le deroghe rimangano possibili, ma ritengono tuttavia che debbano limitarsi ai casi di rigore assoluto. Cinque partecipanti (*AWV*, *Lignum*, *WaldSchweiz*, *FRC* e *Holzbau Schweiz*) sono in particolare dell'avviso che i nuovi edifici non debbano potere sfuggire al divieto. Quattro partecipanti (*ATS*, *SSIGA*, *Ökostrom Schweiz* e *Associazione svizzera Imprenditori giardinieri [JardinSuisse]*) sarebbero al contrario favorevoli all'adozione di norme di deroga più ampie. Soltanto la *SIA* si dice esplicitamente contraria ai criteri di deroga, che permettono a suo avviso a praticamente tutti gli edifici di evitare il divieto di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili.

ETHZ, *Paul Scherrer Institut*, *Swiss Steel AG* e *Thomas Eiche GmbH* sono favorevoli al divieto sussidiario. Per l'*ETHZ* è un mezzo efficace per raggiungere gli obiettivi di riduzione fissati e non dovrebbe

essere sussidiario per i nuovi edifici. Tuttavia, tutti gli altri partecipanti del gruppo delle imprese e dei privati sono sfavorevoli. Quarantaquattro partecipanti (p. es. *ibk Industrielle Betriebe Kloten AG*, *AG Ziegelwerke Muri*, *General Electric (Switzerland) GmbH*, *IBAarau AG*, *Swiss Krono AG*) si oppongono così a questo provvedimento. Tredici partecipanti (p. es. *IBB Energie AG*, *SFPI*, *Energie Zürichsee Linth AG*) sottolineano che devono essere adottati altri provvedimenti soprattutto nel settore dei trasporti (ossia prioritariamente una tassa sui carburanti), prima di pensare a siffatti divieti in un settore già più interessato degli altri in termini d'obiettivo di riduzione delle emissioni. Undici partecipanti (p. es. *SWL Energie AG*, *IB Langenthal AG*) criticano anche l'evanescenza che circonda la nozione di «*impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili*» e ricordano che l'utilizzo del gas (biogas, gas sintetico, sistema che combina varie fonti di energia ecc.) in taluni impianti di riscaldamento permette la riduzione di emissioni. Questi partecipanti (p. es. *Wynagas AG*, *VAS*) trovano quindi che simili impianti devono essere esentati dal divieto. Sei partecipanti (p. es. *SWL Energie AG*, *IB Langenthal AG*) sono dell'avviso che questo divieto andrebbe a scapito dei diritti costituzionali e non rispetterebbe l'ambito della politica energetica dell'articolo 89 della Costituzione federale. *EPFL*, *Kimberly-Clark GmbH* e *Rudolf Schmid AG* ritengono che non avrebbe senso frenare soluzioni innovatrici che utilizzano parzialmente energia fossile, quali le pompe di calore o anche i micro impianti di cogenerazione a gas. Per quanto riguarda le deroghe, sette partecipanti (p. es. *Kimberly-Clark GmbH*, *Coop*) sono esplicitamente favorevoli. Inoltre, 16 imprese (p. es. *Erdgas Innerschwyz AG*, *StWZ Energie AG*, *Paul Scherrer Institut*) vorrebbero criteri di deroga non troppo severi. Dodici imprese (p. es. *SFPI*, *IBAarau AG*, *BB Energie AG*) sono così dell'avviso che dovrebbero essere permesse numerose deroghe per la riduzione di emissioni, in particolare per gli impianti a gas (impianti CFC, biogas, pompe di calore a gas ecc.).

6.5 Provvedimenti nel settore dei trasporti

Se i mezzi proposti per ridurre le emissioni nel settore dei trasporti sono largamente accettati dai partecipanti, un numero importante deplora tuttavia la mancanza di provvedimenti adottati in questo stesso settore. Molti esortano in particolare l'introduzione di una tassa sul CO₂ applicata ai carburanti, mentre altri vorrebbero istituire un sistema di *mobility pricing*. Per ritornare al progetto, per quanto concerne l'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti, il numero di partecipanti favorevoli ammonta a oltre il doppio del numero di quelli piuttosto sfavorevoli (74 contro 29). Per quanto concerne le prescrizioni sulle emissioni di CO₂ dei veicoli, la differenza è ancora più importante, con 119 partecipanti favorevoli contro 13 piuttosto contrari.

6.5.1 Mantenere l'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti fossili

Nel suo progetto di revisione della legge sul CO₂, il Consiglio federale propone di mantenere l'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti fossili. Si propone altresì che l'aliquota di compensazione sia fissata tra il 10 e il 20 per cento in Svizzera e tra il 40 e il 60 per cento all'estero. In generale, la maggioranza dei partecipanti²³ è (più o meno) favorevole al mantenimento dell'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti. Settantaquattro partecipanti si dicono esplicitamente favorevoli, mentre soltanto 29 sono contrari. Tra i partecipanti parzialmente favorevoli, la maggior parte vorrebbe che il progetto fosse più ambizioso in termini di riduzione. Sessantatré partecipanti invitano in particolare all'adozione di altri provvedimenti più efficaci nel settore dei trasporti. Quanto all'aliquota di compensazione in Svizzera per gli importatori di carburanti, una maggioranza dei partecipanti (66) sarebbe favorevole al suo aumento, mentre 49 partecipanti vorrebbero ridurre l'aliquota di compensazione svizzera o flessibilizzare le aliquote di compensazione svizzera ed estera. Peraltro, 36 partecipanti approvano l'aliquota di compensazione in Svizzera la cui fissazione era proposta a un minimo del 10 e a un massimo del 20 per cento. Per quanto concerne l'aumento a 320 franchi dell'importo della prestazione sostitutiva esigibile per tonnellata di CO₂ non compensata, 51 partecipanti sono favorevoli e 31 contrari.

²³ Anche qui vengono presi in considerazione soltanto i partecipanti che si sono esplicitamente posizionati rispetto alla fissazione dell'importo massimo della tassa sul CO₂ applicata ai combustibili. Questi risultati si basano così su 148 partecipanti, non avendo i 108 rimanenti fornito risposte abbastanza esplicite per dedurre una posizione chiara.

Quanto ai Cantoni e ai Comuni, nessuno dei partecipanti si oppone davvero al mantenimento dell'obbligo di compensare, tranne la *Città di Soletta*, che ritiene preferibile ridurre le emissioni del traffico stradale stesso. La critica dell'insufficienza di provvedimenti proposti per il settore dei trasporti si ritrova in altri cinque partecipanti (*AG, BS, ZG, BE, Città di Zurigo*). *ZG* vorrebbe in particolare che possano essere adottati provvedimenti addizionali (incentivi supplementari, *mobility pricing* ecc.) in caso di fallimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni. *AG* ritiene che non si debba trattare in modo differente i settori. *BS* vorrebbe più promozione all'elettromobilità. Peraltro, otto Cantoni (*AG, BL, AR, AI, GR, ZH, JU* e *VD*) invitano all'aumento dell'aliquota di compensazione svizzera. *JU* propone di fissare questa aliquota a un minimo del 30 per cento, mentre *VD* e *AG* auspicano almeno il 60 per cento. Viceversa, *NE* auspicherebbe un'aliquota di compensazione globale fissata al 20 per cento al massimo, e non all'80 per cento, e un'aliquota di compensazione in Svizzera al dieci per cento (invece del 10 % al minimo). Negli altri commenti, sei Cantoni (*AG, FR, AR, AI, GR* e *BL*) ritengono che le compensazioni realizzate dagli importatori di carburanti fossili in settori differenti da quello dei trasporti debbano essere computate nei bilanci di questi settori. Peraltro, *NE, LU* e *VD* auspicano che la legge precisi che i provvedimenti di riduzione delle emissioni di CO₂ negli edifici non sono considerati come provvedimenti di compensazione ai sensi della legge sul CO₂.

Quanto alle conferenze, commissioni e associazioni dei Comuni, *DCAP, CDE* e *CGCA* sono favorevoli al mantenimento dell'obbligo di compensazione. Da parte sua, l'*UCS* è parzialmente d'accordo ma auspica piuttosto uno strumento volto a ridurre le emissioni del traffico stradale stesso (p. es. mediante l'introduzione di una tassa sul CO₂ applicata ai carburanti).

La maggioranza dei partiti politici, (*PS, I Verdi, PBD, PVL, PPD*) è parzialmente favorevole al mantenimento dell'obbligo di compensare. *PS, PBD, PVL* e *I Verdi* sono però dell'avviso che sarebbero necessari altri provvedimenti di riduzione delle emissioni del settore dei trasporti. *PS, I Verdi* e *Giovani Verdi* ritengono che l'aliquota di compensazione globale non debba essere inferiore all'80 per cento (invece che al 50 %). Soltanto il *PPD* è favorevole alla proposta senza reticenze. *CSPO* e *UDC* sono per contro piuttosto sfavorevoli. Il *CSPO* approva soltanto se non vi è alcun aumento dell'imposizione sui carburanti, mentre l'*UDC* respinge qualsivoglia idea di obbligo di compensare. Quattro partiti politici (*I Verdi, PVL, PS* e *Giovani Verdi*) pensano che l'aliquota di compensazione svizzera dovrebbe essere più importante (almeno il 20 %). Al contrario, il *PLR* si oppone a un'aliquota di compensazione minima in Svizzera.

Dalla parte degli attori delle associazioni mantello nazionali dell'economia, quattro partecipanti (*swisscleantech, öbu, Travail.Suisse, USC*) sono favorevoli all'idea proposta. La maggior parte di loro vorrebbe addirittura fare di più. Così, *swisscleantech, öbu* e *Travail.Suisse* invitano all'aumento dell'aliquota di compensazione globale minima dei carburanti fossili importati. *öbu* e *swisscleantech* fisserebbero questa quota tra il 50 per cento al minimo e l'80 per cento al massimo. Da parte sua, *Travail.Suisse* ritiene che l'aliquota di compensazione in Svizzera non dovrebbe essere inferiore all'80 per cento. Viceversa, *Centre Patronal* ed *economiesuisse* rifiutano l'idea della fissazione di un'aliquota di compensazione minima. Il *Centre Patronal* è dell'avviso che qualsivoglia rincaro, diretto o indiretto, dei prezzi dei carburanti al di là dell'aumento previsto di quattro centesimi al litro per alimentare il fondo FOSTRA²⁴ avrebbe per effetto di generare un turismo del pieno al contrario. Quanto all'aliquota di compensazione svizzera, quattro partecipanti (*swisscleantech, öbu, Travail.Suisse, USC*) vorrebbero vederla più elevata. L'aliquota di compensazione in Svizzera dovrebbe essere di almeno il 20 per cento per l'*USC* e del 50 per cento al minimo per *öbu* e *swisscleantech*. Al contrario, *economiesuisse, Centre Patronal* e *Swissmem* respingono queste aliquote di compensazione in Svizzera e all'estero. Peraltro, quattro partecipanti (*swisscleantech, öbu, Travail.Suisse* e *Swissmem*) aggiungono che i settori sono trattati in modo ineguale e che una tassa sui carburanti sarebbe la benvenuta. *Öbu* capisce tuttavia che, allo stato della situazione politica, un siffatto provvedimento sarebbe difficile da fare accettare.

²⁴ FOSTRA è l'acronimo del progetto «Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato».

Tra gli attori dell'economia energetica, una maggioranza di partecipanti (p. es. *Fachverband WKK*, *APP*, *Ökostrom Schweiz*, *SIG*, *Swissolar*, *VFS*) è favorevole al mantenimento dell'obbligo di compensare. Per *Gruppo E* e *regioGrid*, è un provvedimento efficace. *InfraWatt* ritiene che le compensazioni, in particolare finanziando strumenti quali *KliK* o il Programma Edifici, permettono di ridurre le emissioni. Le *IWB* sottolineano che, anche senza altri provvedimenti nel settore dei trasporti, l'obbligo di compensare per gli importatori di carburanti rimane necessario. Gli attori parzialmente o totalmente sfavorevoli al mantenimento dell'obbligo di compensare (p. es. *AEE*, *Energie 360° AG*, *Energie Thun AG*, *ASIG*) sono tutti dell'avviso che per il settore dei trasporti vengano proposti troppo pochi provvedimenti di riduzione delle emissioni. Sette di questi partecipanti (p. es. *DSV*, *ewl*, *Biomassa Svizzera*) ritengono necessario tassare tutti i carburanti e i combustibili. *DSV* ed *energie 360° AG* scrivono esplicitamente di dissentire più o meno dalla proposta poiché pensano che questo provvedimento continui a trattare in modo ineguale i carburanti e i combustibili. Per quanto riguarda l'aliquota di compensazione in Svizzera, nove partecipanti (p. es. *InfraWatt*, *SIG*, *Biomassa Svizzera*) la vorrebbero più elevata. La *VFS* ritiene ad esempio che non dovrebbe essere inferiore al 20 per cento, mentre *Ökostrom Schweiz* aumenterebbe l'aliquota al 20 o addirittura al 30 per cento. *AEE* e *Swissolar* ritengono che l'aliquota di compensazione in Svizzera debba essere di almeno il 50 per cento. Viceversa, *UP* e *IGEB* sono dell'avviso che non si debba fissare un'aliquota di compensazione minima in Svizzera. Tra i pareri più attenuati, *ASIG*, *ewl* ed *Energie Thun AG* ritengono che l'obbligo di compensare rimanga un'opzione secondaria dopo i provvedimenti di promozione. Negli altri commenti, cinque partecipanti (*Swisspower Netzwerk AG*, *Energie Wasser Bern*, *ASIG*, *ewl*, *Energie Thun AG*) ritengono che i carburanti sostenibili o neutri per il clima non debbano essere interessati da questo provvedimento.

Una maggioranza degli attori del settore dei trasporti (*ATA*, *CESAR*, *PRO VELO Svizzera*, *UPSA*, *SIAA*, *FSS*, *Mobilità pedonale Svizzera*) è favorevole all'obbligo di compensare. *ATA*, *CESAR*, *Mobilità pedonale Svizzera* e *PRO VELO Svizzera* ritengono che l'aliquota di compensazione globale non debba essere inferiore all'80 per cento. Queste stesse quattro organizzazioni sono anche dell'avviso che uno strumento ancora più auspicabile (p. es. una tassa sul CO₂ applicata ai carburanti) punterebbe a ridurre le emissioni del traffico stradale stesso. Al contrario, *TCS*, *SBS* e *auto-schweiz* sono contrari al meccanismo di compensazione per gli importatori di carburanti. Il *TCS* ritiene che questo provvedimento indurrebbe un aumento di 20 centesimi del prezzo del carburante, con conseguenze economiche e sociali negative. Sempre il *TCS* reputa estremamente alto un importo massimo fissato a 320 franchi e pensa che dovrebbe essere mantenuto a 160 franchi. Quanto alle aliquote di compensazione svizzera ed estera, *ATA*, *CESAR*, *Mobilità pedonale Svizzera* e *PRO VELO Svizzera* ritengono che l'aliquota di compensazione minima in Svizzera debba essere più importante e non inferiore al 20 per cento. Al contrario, *TCS*, *FSS* e *auto-schweiz* ritengono che gli importatori di carburanti debbano poter scegliere liberamente il luogo delle compensazioni. Peraltro, *ATA*, *CESAR*, *Mobilità pedonale Svizzera* e *PRO VELO Svizzera* salutano la trasparenza nei confronti dei consumatori, mentre *auto-schweiz* e l'*UPSA* pensano che l'obbligo di informare il pubblico sui costi di compensazione debba essere abolito a causa degli importanti costi amministrativi che indurrebbe.

Dalla parte delle organizzazioni ambientaliste, gran parte dei partecipanti (*Alleanza climatica Svizzera*, *BirdLife Svizzera*, *ACG*, *Grands-parents pour le climat*, *Greenpeace Schweiz*, *PUSCH*, *Pro Natura*, *Iniziativa delle Alpi* e *WWF Svizzera*) è parzialmente favorevole alla proposta, ma ritiene che sarebbe preferibile adottare provvedimenti volti direttamente a ridurre le emissioni dovute al traffico stradale. Queste stesse nove organizzazioni reclamano che la totalità delle emissioni sia compensata e che l'aliquota di compensazione non sia in ogni caso inferiore all'80 per cento. Quanto all'aliquota di compensazione in Svizzera, affermano che non deve essere inferiore al 20 per cento. Le associazioni accolgono con soddisfazione la trasparenza nei confronti dei consumatori, parametro che sembra loro primordiale. Le organizzazioni ambientaliste si oppongono invece a che il Consiglio federale possa esentare dall'obbligo di compensare quantità minori di carburante importato. Sono anche dell'avviso che dovrebbero essere considerati i carburanti utilizzati nell'aviazione. Soltanto l'organizzazione *KlimaSeniorinnen Schweiz* respinge la proposta. Afferma che lo strumento proposto è pericoloso poiché non

tiene conto di una parte molto importante delle emissioni, vale a dire quelle del traffico stradale. *Klima-Seniorinnen Schweiz* chiede allora che si fissi una tassa applicata a tutte le fonti di emissione di CO₂, senza eccezione.

Tra le altre organizzazioni e associazioni, una netta maggioranza composta da 27 partecipanti (p. es. *cemsuisse*, *EPFL*, *Holzbau Schweiz*, *KliK*, *Ökozentrum*, *SIA*) è favorevole al principio dell'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti fossili. La *FRC* ritiene che, considerato che i carburanti non possono essere assoggettati a una tassa poiché graverebbe troppo sulle economie domestiche, questo provvedimento debba essere portato avanti. Diversi partecipanti (p. es. *IG DHS*, *Alliance Sud*, *myclimate*, *Suissetec*) vorrebbero fare di più e ritengono necessario abolire in particolare l'aliquota di compensazione massima dell'80 per cento. Al contrario, *Accademie svizzere delle scienze*, *Prométerre* o anche *CNCI* sono contrari al mantenimento dell'obbligo di compensare. *Accademie svizzere delle scienze* ritiene che sarà sempre più difficile per gli importatori trovare compensazioni utili. Quanto al fatto di fissare aliquote di compensazione in Svizzera e all'estero, una buona maggioranza dei partecipanti (p. es. *Sacrificio Quaresimale*, *Lignum*, *Suissetec*, *Swiss Beef*, *TVS*) è favorevole a un aumento di quella svizzera. Undici partecipanti (p. es. *WaldSchweiz*, *myclimate*, *Holzbau Schweiz*, *Alliance Sud*) sono in particolare dell'avviso che l'aliquota di compensazione minima in Svizzera non debba essere inferiore al 20 per cento. *Holzindustrie Schweiz* e *Holzenergie Schweiz* dicono di rifiutare la proposta fintanto che l'aliquota di compensazione minima in Svizzera non raggiunge almeno il 50 per cento. *KliK* è di un altro avviso e ritiene che l'aliquota di compensazione in Svizzera non debba superare il dieci per cento, aliquota che le sembra essere ottimale. Al contrario, cinque partecipanti (*Fromarte*, *VSZ*, *Accademie svizzere delle scienze*, *CCIG*, *FER*) si oppongono alle aliquote di compensazione. D'altra parte, 15 partecipanti (p. es. *Alliance Sud*, *KliK*, *myclimate*, *Suissetec*, *SSIGA*, *Stiftung TRIGON*) ritengono che debbano essere adottati più provvedimenti nel settore dei trasporti. *UFS* e *Accademie svizzere delle scienze* ritengono ad esempio che tutti i carburanti/combustibili dovrebbero essere tassati. Al contrario, cinque partecipanti (*SAB*, *WBB*, *Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung*, *Prométerre*, *FRC*) sono contrari all'aumento del prezzo dei carburanti. La *FRC* sottolinea anche che il settore del carburante non è flessibile, poiché le persone che abitano nelle zone periferiche non hanno le stesse possibilità delle altre quando devono spostarsi. Inoltre, *KliK* sottolinea che i biocarburanti costituiscono circa la metà del potenziale dei provvedimenti di compensazione in Svizzera. A causa di ciò, se l'abolizione dell'agevolazione fiscale per i biocarburanti dovesse indurre il crollo del loro mercato, l'aliquota di compensazione minima in Svizzera dovrebbe essere ridotta al cinque per cento.

Per quanto riguarda le imprese e i privati, una piccola maggioranza costituita da 18 partecipanti (p. es. *Genève Aéroport*, *USC*, *business campaigning GmbH*, *Paul Scherrer Institut*) è favorevole all'obbligo di compensare per gli importatori di carburanti. Cinque di questi partecipanti (*business campaigning GmbH*, *Coop*, *Bell AG*, *Migros*, *Emmi Schweiz AG*) vorrebbero d'altronde l'aumento dell'aliquota di compensazione minima globale. Al contrario, 14 partecipanti (p. es. *Energie Seeland AG*, *Gaznat SA*) si oppongono all'obbligo di compensare per gli importatori di carburanti. *SFPI*, *Energie Zürichsee Linth AG* o anche *Wynagas AG* rifiutano questo provvedimento a causa dell'ineguaglianza di trattamento tra i carburanti e i combustibili. L'*ETHZ* ritiene che sarà sempre più difficile per gli importatori trovare compensazioni utili e che prevenire i doppi conteggi richiede troppo lavoro amministrativo. Per quanto concerne le aliquote di compensazione svizzere ed estere, 14 partecipanti (p. es. *USC*, *business campaigning GmbH*, *KFN*) sono non soltanto favorevoli, ma vorrebbero anche vedere aumentata l'aliquota di compensazione minima in Svizzera. Diversi partecipanti (*Swiss Krono AG*, *Glasi*, *Flumroc AG*) sono dell'avviso che le compensazioni effettuate in Svizzera permettano di sviluppare conoscenze e posti di lavoro in Svizzera e garantiscano anche una certa qualità. La *fenaco Genossenschaft* ritiene che l'insieme delle compensazioni si dovrebbe fare in Svizzera. *Coop*, *Bell AG* e *Migros* sono dell'avviso che le aliquote di compensazione in Svizzera e all'estero devono essere fissate in un rapporto di 60:40. Al contrario, 12 partecipanti (p. es. *AG Ziegelwerke Muri*, *AGZ Ziegeleien AG*, *ETHZ*, *General Electric (Switzerland) GmbH*) vorrebbero più flessibilità tra le aliquote di compensazione svizzere ed estere. Peraltro, 19 organizzazioni (p. es. *business campaigning GmbH*, *ETHZ*, *IB Langenthal AG*, *Werke am Zürichsee AG*, *Ziegelwerke Roggwil AG*) invitano all'adozione di più provvedimenti nel settore dei trasporti. Per vari partecipanti (p. es. *IBAarau AG*, *SWL Energie AG*, *ZZ Wancor AG*) il trattamento dei

carburanti e dei combustibili dev'essere lo stesso. Quanto agli altri commenti, *Metall Service Menziken AG*, *Swiss Krono AG* o anche *Flumroc AG* ritengono che i veicoli elettrici e ibridi non dovrebbero essere obbligati a compensare. Inoltre, sei partecipanti (*Bell AG*, *Migros*, *Energie Seeland AG*, *Energie Thun AG*, *ewl*, *Coop*) sono favorevoli al mantenimento delle agevolazioni per i biocarburanti.

6.5.2 Mantenere le prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per i veicoli

Una grande maggioranza composta da 119 dei partecipanti approva esplicitamente il mantenimento delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per i veicoli. Nessun Cantone, nessuna conferenza, nessuna organizzazione ambientalista e quasi nessun partito politico si oppone alla proposta. Va tuttavia notato che 35 partecipanti scrivono di volere rafforzare le norme con l'andare del tempo.

Dalla parte dei Cantoni e dei Comuni, nessun partecipante si oppone alla proposta. Undici (*AG*, *BS*, *FR*, *SH*, *SO*, *SZ*, *TG*, *TI*, *UR*, *Città di Losanna*, *Città di Zurigo*) sono totalmente favorevoli. *SO*, *SH* e *TI* ritengono che si debba seguire le prescrizioni dell'UE. Quattordici partecipanti (*AI*, *AR*, *BE*, *BL*, *GE*, *GL*, *GR*, *JU*, *SG*, *VD*, *ZG*, *ZH*, *Città di Soletta*, *Città di Zurigo*) hanno al contrario delle reticenze. Sei di essi (*BL*, *AR*, *AI*, *GR*, *GE* e *Città di Soletta*) sono ad esempio per l'adozione di provvedimenti più efficaci per ridurre le emissioni nel settore dei trasporti. Quattro Cantoni (*BL*, *AR*, *AI*, *GR*) ritengono che in caso di fallimento degli obiettivi di riduzione debba potere essere contemplata la possibilità di tassare i carburanti fossili. Questi stessi quattro Cantoni sottolineano anche il problema delle differenze tra i valori di emissione rilevati in occasione dei test sull'inquinamento e i valori di emissione in condizioni reali (i primi essendo talvolta ben più bassi dei secondi). Per *GE*, la Svizzera non deve solamente seguire le prescrizioni dell'UE, ma anche osare provvedimenti volontari innovativi. Nello stesso ordine di idee, *VD* dubita che il semplice allineamento alle prescrizioni europee abbia molto impatto in Svizzera, visto che la maggior parte dei veicoli presenti nel nostro Paese proviene da costruttori europei già soggetti alle prescrizioni europee. Da parte sua, la *Città di Soletta* sarebbe favorevole all'introduzione di una tassa sul CO₂ per tutti i settori. *GE* vorrebbe anche che le prescrizioni siano individualizzate per ogni veicolo e non che siano oggetto di una media sulla flotta veicoli degli importatori. *GE* sottolinea che la prosecuzione del versamento delle prestazioni sostitutive al Fondo FOSTRA a favore delle strade è in contraddizione con il progetto di politica climatica. Da parte sua, la *Città di Zurigo* sarebbe favorevole a un rafforzamento periodico delle norme. Peraltro, *UR*, *Città di Soletta* e *Città di Zurigo* vorrebbero che i veicoli e carburanti innovativi siano maggiormente favoriti, mentre *GE* invita a incoraggiare maggiormente i trasporti in comune e la mobilità elettrica.

Le conferenze, commissioni e associazioni dei Comuni sono tutte parzialmente favorevoli al contenuto della proposta. Soltanto l'*UCS* ha esplicitato la sua posizione, sottolineando che devono essere stabilite sanzioni chiare.

Per quanto riguarda i partiti politici, cinque (*PS*, *I Verdi*, *Giovani Verdi*, *PBD* e *PLR*) sono favorevoli alle prescrizioni, pur avendo tutti alcune reticenze su certi punti. Cinque partiti (*PLR*, *PS*, *I Verdi*, *Giovani Verdi*, *PBD*) ritengono che la Svizzera debba seguire le prescrizioni dell'UE. *PS*, *I Verdi* e *Giovani Verdi* accolgono con soddisfazione l'abbassamento della media da 130 a 95 g di CO₂/km prodotti per i nuovi veicoli. Questi tre partiti propongono per contro che le norme siano ancora rafforzate con l'andare del tempo (p. es. 60 g CO₂/km nel 2023 e 20 g CO₂/km nel 2030). Questi stessi tre partiti politici ritengono anche che la Confederazione debba verificare la validità e la conformità dei test anti-inquinamento. Pensano inoltre che il mantenimento dei «Supercrediti» sia criticabile, poiché anche un'automobile elettrica emette CO₂. Secondo loro, dovrebbe essere seguito l'esempio del regolamento europeo. *PS*, *I Verdi* e *Giovani Verdi* auspicano anch'essi che venga formulato un regolamento specifico per i veicoli di oltre 3,5 tonnellate. Il *PVL* è favorevole all'idea e trova che l'armonizzazione sia un'ottima cosa, ma pensa che occorrerebbero anche strumenti accompagnatori, ad esempio l'incentivazione attraverso il prezzo, volti direttamente a ridurre il consumo di carburanti. Il *PLR* vorrebbe che l'ambito legale e normativo consenta ai gestori, agli importatori e ai costruttori di veicoli funzionanti con carburanti sintetici neutri sotto il profilo delle emissioni di CO₂ di potere ottenere che le riduzioni delle emissioni così realizzate siano computate nel quadro della normativa sulle emissioni delle flotte di veicoli (mozione Böhni

14.3837²⁵). Il PVL aggiunge che i biocarburanti che beneficiano di agevolazioni fiscali devono rispettare i criteri di sostenibilità. Il PPD mette in guardia contro un eventuale «Swiss Finish», che consisterebbe nel fissare prescrizioni più severe di quelle dei Paesi confinanti. Solamente l'UDC si oppone alla proposta sottolineando che queste prescrizioni penalizzano la Svizzera e la sua popolazione rispetto all'UE.

Quanto alle associazioni mantello nazionali dell'economia, *Swissmem* e l'*USS* sostengono il progetto così com'è proposto, mentre *Travail.Suisse* è dell'avviso che le norme potrebbero ancora essere rafforzate con l'andare del tempo (p. es. 60 g CO₂/km nel 2023 e 20 g CO₂/km nel 2030). *Travail.Suisse* auspicherebbe anche che venisse contemplata la possibilità di divieto dei motori a combustione entro il 2030. Tra i pareri più attenuati, l'*USC* ricorda che le famiglie contadine dipendono molto dai veicoli pesanti e chiede allora che il loro utilizzo rimanga possibile in futuro. Da parte loro, *Swissmem*, *economiesuisse*, *USC* concordano sulla necessità di allineare le prescrizioni svizzere a quelle dell'UE. Tuttavia, *Centre Patronal*, *economiesuisse*, *öbu* e *swisscleantech* trovano il progetto troppo ambizioso. Per queste quattro organizzazioni, la prescrizione proposta è irrealizzabile entro il 2021 tenuto conto della flotta veicoli svizzera, essendo quest'ultima molto diversa da quella dell'UE. Il *Centre Patronal* propone piuttosto l'introduzione di un adeguamento progressivo per fasce successive (75 % nel 2020 e 100 % nel 2025). Da parte sua, *Öbu* prenderebbe in considerazione l'idea di ridurre i valori delle emissioni di 20–40 g CO₂/km a medio termine. Da parte sua, *swisscleantech* propone una riduzione a 45 g CO₂/km entro il 2030 dei valori delle emissioni. *economiesuisse* ritiene che, tenuto conto delle specificità svizzere (montagne, redditi elevati ecc.), gli autoveicoli e i trattori a sella non dovrebbero fare parte del progetto. Negli altri commenti, *economiesuisse* è dell'avviso che occorra togliere le barriere normative per i biocarburanti. L'*USAM* pensa che i bonus per l'elettromobilità e l'agevolazione fiscale per i biocarburanti debbano essere portati avanti. L'organizzazione ritiene così che le quote di biocarburanti nelle emissioni delle nuove flotte debbano essere computate e imputate. *Öbu* è altresì dell'avviso che il mercato dei biocarburanti debba essere sviluppato.

Quanto agli attori dell'economia energetica, una maggioranza dei partecipanti (p. es. *Fachverband WKK*, *IGEB*, *InfraWatt*, *IWB*, *Swisspower Netzwerk AG*, *VFS*) è favorevole alla proposta. *Gruppo E* e *regioGrid* affermano ad esempio che è un provvedimento efficace. *Swisspower Netzwerk AG*, *SES* e *BioFuels Svizzera* preconizzano inoltre di seguire le prescrizioni dell'UE. *Regio Energie Solothurn*, *Energie 360° AG* e *IWB* sarebbero per contro favorevoli a una tassa sul CO₂ per tutti i settori. *ASIG*, *ewl* ed *Energie Thun AG* propongono di considerare l'adozione di provvedimenti sui veicoli pesanti. Questi stessi tre partecipanti sottolineano che lo scandalo dei veicoli diesel ha dimostrato che l'allineamento dei valori limite ai valori reali è fondamentale. Nella stessa direzione, *SES*, *AEE* e *Swissolar* vorrebbero fare di più e propongono di abbassare a 20 g CO₂/km entro il 2030 il valore soglia per le nuove flotte. Al contrario, *SSG* e *Biomassa Svizzera* sono dell'avviso che il progetto sia troppo ambizioso. Sottolineano che gli obiettivi fissati sono più difficili da raggiungere per la Svizzera che per l'UE, potendo quest'ultima equilibrare la più grande concentrazione di grossi motori in Europa occidentale con la più esigua concentrazione in quella dell'Est. Negli altri commenti, *Regio Energie Solothurn* e *DSV* ritengono che occorra incentivare i veicoli e carburanti alternativi e innovativi. L'*AEE* sottolinea il problema della fissazione della soglia limite a 3,5 tonnellate in caso di elettrizzazione dei furgoncini, data la necessità di utilizzare materiale pesante, in particolare grandi batterie. L'organizzazione propone quindi di alzare questa soglia per i veicoli elettrici. L'*UP* è dell'avviso che l'esenzione dall'imposta sugli oli minerali per i biocarburanti debba essere mantenuta poiché ha consentito di ridurre le emissioni. Cinque partecipanti (*BioFuels Svizzera* e *Biomassa Svizzera*, *DSV*, *Energie 360° AG*, *ASIG*) ritengono anche che debbano essere mantenute le agevolazioni fiscali applicate ai biocarburanti. Da parte sua, *InfraWatt* preconizza l'esenzione da questa imposta soltanto per i biocarburanti rispondenti alle norme ecologiche e sociali. Nello stesso ordine di idee, *VFS* e *InfraWatt* sono dell'avviso che i biocarburanti (p. es. *power-to-fuel*) hanno bisogno di normative d'incentivazione tuttora inesistenti.

²⁵ Link al testo della mozione Böhnli 14.3837:
<https://www.parlament.ch/it/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20143837>

Quanto alle organizzazioni di trasporto privato e pubblico, la maggioranza dei partecipanti (*PRO VELO Svizzera, ATA, CESAR, Mobilità pedonale Svizzera, auto-schweiz, FSS, UPSA*) ritiene che la Svizzera debba seguire le prescrizioni dell'UE. *FSS, UPSA, TCS e auto-schweiz* si oppongono invece alle normative sugli autofurgoni e sui trattori a sella. L'*UPSA* è dell'avviso che la Svizzera non possa introdurre prescrizioni per questi tipi di veicoli a causa della sua topografia, della durata di trasporto e delle condizioni fiscali generali. Il *TCS*, inoltre, essendo comunque favorevole alle prescrizioni applicabili alle emissioni dei nuovi veicoli, ritiene tuttavia che le norme per gli autofurgoni e i trattori incoraggierebbero le imprese a utilizzare veicoli più grandi piuttosto che i loro furgoncini. L'*UPSA* è altresì dell'avviso che con questo progetto si rischia di incoraggiare l'acquisto di veicoli eccessivamente potenti. L'*UPSA* ricorda peraltro che rispetto all'UE, che può compensare con la minore densità di veicoli ad alto consumo in Europa dell'Est, la Svizzera ha maggiori difficoltà a raggiungere i valori prescritti. Viceversa, *PRO VELO Svizzera, ATA, Mobilità pedonale Svizzera e CESAR* salutano l'abbassamento della media da 130 a 95 g di CO₂/km prodotti per i nuovi veicoli, ma con l'andare del tempo vorrebbero tuttavia un rafforzamento delle norme (p. es. 60g CO₂/km nel 2023 e 20 g CO₂/km nel 2030). Queste quattro organizzazioni ritengono anche necessario stilare un regolamento specifico per i veicoli di oltre 3,5 tonnellate. Propongono inoltre che la Confederazione verifichi la validità e la conformità dei test anti-inquinamento. Per quanto riguarda i «Supercrediti», *PRO VELO Svizzera, ATA, Mobilità pedonale Svizzera e CESAR* reputano criticabile il mantenimento di questa norma poiché anche i veicoli elettrici inquinano. Al contrario, *FSS, UPSA e auto-schweiz* sostengono questa normativa in *phasing-in* per il computo dei veicoli a basse emissioni. La *FSS* sostiene peraltro il computo dei biocarburanti nelle riduzioni delle emissioni.

Dalla parte delle organizzazioni ambientaliste, tutti i partecipanti che si sono espressi su questo argomento (p. es. *Alleanza climatica Svizzera, PUSCH, BirdLife Svizzera, ACG, Greenpeace Schweiz*) sono favorevoli alla proposta. Questi partecipanti accolgono con soddisfazione l'abbassamento del valore di emissioni medio da 130 a 95 g di CO₂/km per i nuovi veicoli. Ritengono che la Svizzera debba seguire le prescrizioni dell'UE, ma che con l'andare del tempo le norme del progetto potrebbero ancora essere rafforzate (p. es. 60g CO₂/km nel 2023 e 20 g CO₂/km nel 2030). Le organizzazioni ambientaliste vorrebbero anche l'emanazione di un regolamento specifico per i veicoli di oltre 3,5 tonnellate. Quasi tutti i partecipanti propongono inoltre che la Confederazione verifichi la validità e la conformità dei test anti-inquinamento. Poiché anche un veicolo elettrico inquina, la maggior parte dei partecipanti critica inoltre il mantenimento dei «Supercrediti».

Tra le altre organizzazioni e associazioni, una buona maggioranza di 36 partecipanti (p. es. *AWV, SAB, cemsuisse, CNCI, GSIG, IG DHS, ATS, FSPC*) è favorevole al mantenimento delle prescrizioni sui veicoli. *Fromarte* ritiene ad esempio che sia importante che tutti i settori siano interessati da provvedimenti di riduzione delle emissioni, allo scopo di raggiungere gli obiettivi. Peraltro, 14 dei 36 partecipanti favorevoli (p. es. *Accademie svizzere delle scienze, FRC, Energia legno Svizzera, UFS*) vorrebbero fare di più. La *FRC* sottolinea che se la Svizzera non seguisse almeno le prescrizioni dell'UE, rischierebbe di diventare un santuario per i veicoli eccessivamente potenti. *Accademie svizzere delle scienze* ricorda che un provvedimento sui carburanti in generale sarebbe più efficace. Vorrebbe peraltro che gli acquirenti siano informati sui valori delle emissioni dei loro veicoli e sugli eventuali superamenti dei valori prescritti. Contrariamente ai partecipanti qui sopra, *South Pole Group, Aqua Nostra, CCIG, FER e Commercio Svizzera* trovano il progetto troppo ambizioso. Per *South Pole Group*, la prescrizione proposta è irrealizzabile entro il 2021 tenuto conto della flotta veicoli svizzera (assai diversa da quella dell'UE). *Commercio Svizzera* sarebbe favorevole all'abolizione delle prescrizioni per i trattori a sella leggeri e per i veicoli utilitari. Peraltro, *IG DHS e SSIGA* ritengono che la promozione dei biocarburanti debba continuare, in particolare con agevolazioni fiscali.

Quanto alle imprese e ai privati, una grande maggioranza composta da 40 partecipanti (p. es. *Bell AG, Energie Zürichsee Linth AG, ETHZ, Flughafen Zürich AG*) è piuttosto favorevole alla proposta. Vari partecipanti (p. es. *SFPI, Erdgas Innerschwyz AG, Wynagas AG*) sottolineano che lo strumento è basato sull'economia di mercato e che sembra avere dimostrato la sua efficacia. Da parte loro, taluni (p. es. *Faktor-Plus KI GmbH, Swiss Krono AG, Flumroc AG*) accolgono con soddisfazione l'abbassamento della media da 130 a 95 g di CO₂/km per i nuovi veicoli. *Metoxit AG* o anche *Keller AG Ziegeleien* sono dell'avviso che i trasportatori svizzeri ed esteri devono essere soggetti agli stessi disciplinamenti. Nello

stesso ordine di idee, *Coop, Bell AG, Migros e IBB Energie AG* ritengono che la Svizzera debba seguire le prescrizioni dell'UE. Quattordici dei 40 partecipanti favorevoli alle prescrizioni proposte ritengono tuttavia che occorrerebbe fare di più. Taluni partecipanti (p. es. *Espace Real Estate Holding AG, Faktor-Plus KI GmbH, Metall Service Menziken AG*) sottolineano che l'attuale sistema di prescrizioni basato sul rapporto CO₂/km incoraggia l'ottimizzazione dei motori a combustione, ma non direttamente l'efficienza del consumo dei veicoli in generale. Per rimediare a questo difetto, queste imprese propongono allora di affinare le prescrizioni attribuendo differenti valori soglia di CO₂/km in funzione del tipo di flotta (si propone di creare tre categorie di flotta: veicoli a motore a combustione, veicoli a motore ibridi e veicoli elettrici). *Technische Betriebe Uzwil e Werke am Zürichsee AG* propongono l'introduzione di prescrizioni specifiche per i veicoli pesanti. All'opposto, soltanto *HKBB* e *business campaigning GmbH* propendono piuttosto a sfavore della proposta. *HKBB* sono parzialmente d'accordo ma rilevano che gli obiettivi fissati sono più difficili da raggiungere per la Svizzera che per l'UE, potendo quest'ultima equilibrare la maggiore concentrazione di grossi motori presente in Europa occidentale con la minore concentrazione in quella dell'Est. Per la *business campaigning GmbH*, la prescrizione proposta è irrealizzabile entro il 2021 tenuto conto della flotta veicoli svizzera. Quanto ai veicoli/carburanti innovativi, otto imprese preconizzano provvedimenti d'incentivazione per l'utilizzo di energie rinnovabili (taluni, p. es. *Erdgas Innerschwyz AG, StWZ Energie AG, IBAarau AG*, parlano del Biogas o del Power-to-gas). Peraltro, per otto partecipanti (p. es. *IBB Energie AG, Energie Seeland AG*), in assenza di una tassa sui carburanti, i biocarburanti devono essere promossi, in particolare mediante agevolazioni fiscali. Nello stesso ordine di idee, l'*ETHZ* è dell'avviso che il progetto di legge non consenta di considerare le quote di biocarburanti e l'efficienza di veicoli innovativi, e ritiene peraltro che il mancato computo delle emissioni dei veicoli elettrici non è corretto.

6.6 Altri provvedimenti di riduzione intersettoriali

Per quanto concerne i provvedimenti di riduzione intersettoriali, i partecipanti si sono dimostrati attaccati al fondo per le tecnologie nonché alle attività di formazione, di formazione continua e d'informazione al pubblico. In effetti, una grande maggioranza dei partecipanti ha così respinto l'abolizione della destinazione parzialmente vincolata al fondo per le tecnologie, mentre soltanto una bassissima minoranza di partecipanti si è esplicitamente opposta al mantenimento delle attività di formazione e d'informazione al pubblico.

6.6.1 Abolizione dal 2025 della destinazione parzialmente vincolata dei proventi della tassa sul CO₂ al fondo per le tecnologie

Sulla questione dell'abolizione della destinazione parzialmente vincolata dei proventi della tassa sul CO₂ al fondo per le tecnologie, circa due terzi dei partecipanti che si sono espressi sono contrari alla proposta. In effetti, 92 partecipanti auspicano che questa destinazione parzialmente vincolata sia mantenuta dopo il 2025. Al contrario, 60 partecipanti sono favorevoli alla sua abolizione. Nel confrontare le posizioni tra i vari gruppi di partecipanti, risulta che le conferenze, commissioni e associazioni dei Comuni e le organizzazioni ambientaliste sono i gruppi più contrari. Soltanto il gruppo delle imprese e dei privati accetta globalmente l'abolizione della destinazione parzialmente vincolata al fondo per le tecnologie.

Per quanto concerne più precisamente i Cantoni e i Comuni, soltanto *SO, SZ* e *TG* approvano l'abolizione della destinazione parzialmente vincolata dei proventi della tassa sul CO₂ al fondo per le tecnologie. Peraltro, *AG* è favorevole all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata, ma auspica che il fondo per le tecnologie perduri. Tre partecipanti hanno al contrario pareri più attenuati. La *Città di Zurigo* ritiene che si debba abolire la destinazione parzialmente vincolata soltanto se il SICE dimostra la propria efficacia. La *Città di Losanna* è dell'avviso che persino con il SICE dovranno essere proposti provvedimenti accompagnatori per continuare a incoraggiare l'innovazione e l'efficienza energetica. Tuttavia, la grandissima maggioranza dei partecipanti (*AI, AR, BE, BL, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, TI, VD, ZG, ZH*) si oppone all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata al fondo per le tecnologie. Questi partecipanti sono anche più in generale contrari all'abolizione del fondo per le

tecnologie. Quasi tutti i Cantoni menzionati ritengono così che il fondo consenta alla Svizzera di sviluppare prodotti innovativi in differenti settori. Peraltro, otto Cantoni (*AI, ZH, NE, NW, OW, BL, GL, SG*) aggiungono che il fondo per le tecnologie consente alla Svizzera di ridurre le proprie emissioni. *GE* e non sono dell'avviso che il fondo per le tecnologie debba essere mantenuto indipendentemente dal destino del SICE. *VD* ritiene che il settore dell'innovazione sia un settore d'eccellenza della Svizzera e che non debba essere penalizzato.

Tra le conferenze, commissioni e associazioni dei Comuni, tutti i partecipanti che si sono espressi sull'argomento (*DCAP, CDE, CGCA, UCS*) rifiutano l'abolizione della destinazione parzialmente vincolata al fondo per le tecnologie. *DCAP, CDE* e *CGCA* pensano che questo fondo consenta alla Svizzera di sviluppare prodotti innovativi in differenti settori e di ridurre le proprie emissioni.

Dalla parte dei partiti politici, il campo degli oppositori e quello dei sostenitori sono in parità. Quattro partiti politici (*PBD, PLR, UDC* e *Giovani liberali radicali*) sono favorevoli all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata al fondo per le tecnologie. In maniera generale, il *PLR* è d'accordo con l'abolizione delle destinazioni parzialmente vincolate dei proventi della tassa sul CO₂. Da parte sua, l'*UDC* sarebbe favorevole allo smantellamento di questo programma, poiché si oppone a qualsivoglia provvedimento di politica climatica. Per quanto concerne *PPD* e *PVL*, questi due partiti politici sono favorevoli all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata, ma non alla soppressione del fondo per le tecnologie. Il *PPD* ritiene così che il fondo per le tecnologie debba essere portato avanti, ma che il suo finanziamento potrebbe forse essere assicurato dalle imprese fiorenti o da prestazioni di compensazione. Viceversa, quattro partiti (*CSPO, PS, I Verdi, Giovani Verdi*) respingono l'abolizione della destinazione parzialmente vincolata al fondo per le tecnologie. Sei partiti (*PS, I Verdi, Giovani Verdi, CSPO, PPD* e *PVL*) si opporrebbero alla soppressione del fondo, mentre soltanto l'*UDC* è esplicitamente favorevole al suo smantellamento. *PS, I Verdi* e *Giovani Verdi* ritengono così che il fondo per le tecnologie sia uno strumento recente e che sia dunque preferibile portarlo avanti per potere valutare meglio la sua efficacia. Questi tre partiti pensano anche che questo fondo rappresenti un'opportunità per l'economia svizzera di favorire la svolta energetica. Da parte sua, il *CSPO* è dell'avviso che un siffatto fondo dovrebbe essere utilizzato come programma d'impulso a sostegno degli adattamenti ai cambiamenti climatici.

Quanto alle associazioni mantello nazionali dell'economia, *economiesuisse, USS* e *USAM* sono favorevoli all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata dei proventi della tassa sul CO₂ al fondo per le tecnologie. Da parte sua, *Swissmem* è d'accordo con l'abolizione della destinazione parzialmente vincolata, ma auspica che il fondo per le tecnologie perduri. Nei pareri più attenuati, la *SSIC* sottolinea che soltanto un esiguo numero di imprese private beneficia del fondo per le tecnologie. L'associazione è allora dell'avviso che il denaro che alimenta il fondo per le tecnologie dovrebbe essere ridiretto verso le attività di formazione e d'informazione. Tuttavia, una maggioranza dei partecipanti (*öbu, swisscleantech, USC, Swissmem, Travail.Suisse*) invita al mantenimento di questa destinazione parzialmente vincolata. Così, secondo *öbu* e *swisscleantech*, il fondo per le tecnologie ha mostrato buoni risultati e consente alla Svizzera di creare prodotti innovativi. Le due associazioni sono altresì dell'avviso che in caso di abolizione della destinazione parzialmente vincolata, dovrebbe essere trovata una soluzione di finanziamento alternativa. *swisscleantech* ritiene che questo fondo aiuti la Svizzera a dirigersi verso una società a basso tenore di CO₂. L'*USC* è altresì dell'avviso che il fondo per le tecnologie, o uno strumento simile, debba perdurare. *Swissmem* ritiene che il mantenimento del fondo per le tecnologie sia auspicabile dal punto di vista economico e che questo fondo debba essere pianificato a lungo termine. *Travail.Suisse* rileva che questo fondo consente alla Svizzera di sviluppare prodotti innovativi in differenti settori. L'associazione sottolinea anche che il fondo corrisponde alla tradizione che vede la Svizzera come un Paese con una forte capacità d'innovazione.

Quanto agli attori dell'economia energetica, 13 partecipanti (p. es. *UP, APP, ASIG, Gasverbund Mittelland AG, Swissoil*) si dicono d'accordo con l'abolizione della destinazione parzialmente vincolata al fondo per le tecnologie. Vari partecipanti (p. es. *ASIG, ewl, Energie Thun AG, DSV, IGEB*) trovano ad esempio che le destinazioni parzialmente vincolate a partire dalla tassa sul CO₂ applicata ai combustibili non conformi a un sistema incentivante. *InfraWatt* e *VFS* propongono piuttosto di finanziare, al posto

del fondo per le tecnologie, un fondo di garanzia di rischio per le installazioni delle reti di teleriscaldamento o per l'utilizzo di calore residuo. Peraltro, *Energie 360° AG*, essendo comunque favorevole all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata, è tuttavia dell'avviso che il fondo per le tecnologie debba essere mantenuto poiché protegge le imprese innovatrici nella loro fase di entrata sul mercato. Una piccola maggioranza degli attori dell'economia energetica composta da 14 partecipanti (p. es. *Bio-Fuels Svizzera*, *SIG*, *Swisspower Netzwerk AG*) respinge tuttavia l'abolizione della destinazione parzialmente vincolata al fondo per le tecnologie. *Swisspower Netzwerk AG*, *AEE* e *IWB* ritengono ad esempio che l'innovazione debba essere sostenuta. *SES* e *Swissolar* sono dell'avviso che questo fondo sia un'opportunità per l'economia svizzera sul mercato mondiale dell'energia. *Gruppo E* e *regioGrid* valutano il rapporto costi/valori aggiunti di questo fondo come essendo probabilmente uno dei migliori della politica climatica svizzera. *Biomassa Svizzera* e *Ökostrom Schweiz* ritengono che il fondo abbia dato buoni risultati, consenta alla Svizzera di creare prodotti innovativi e l'aiuti anche a dirigersi verso una società a basso tenore di CO₂. L'*APP* ritiene che la combinazione tra provvedimenti incentivanti e strumenti di promozione sia ottimale. *SSG* sottolinea che talune tecnologie hanno bisogno di siffatti provvedimenti di promozione (in particolare la geotermia di profondità e di media profondità che sono ancora agli inizi e i cui costi sono ancora alti).

Dalla parte delle organizzazioni dei trasporti pubblici e privati, la maggior parte dei partecipanti non ha espresso un parere su questo argomento. Quanto agli altri, *ATA*, *CESAR*, *Mobilità pedonale Svizzera* e *PRO VELO Svizzera* rifiutano l'abolizione della destinazione parzialmente vincolata dei proventi della tassa sul CO₂ al fondo per le tecnologie. Queste quattro associazioni sono dell'avviso che il fondo sia uno strumento recente e che sia dunque preferibile alimentarlo per poterne apprezzare meglio i risultati. Questi stessi partecipanti pensano anche che questo fondo, favorendo la svolta energetica, sia un'opportunità per l'economia svizzera. *PRO VELO Svizzera* aggiunge che favorisce la creazione e il mantenimento di posti di lavoro.

Tutte le organizzazioni ambientaliste che si sono espresse sull'argomento (p. es. *BirdLife Svizzera*, *ACG*, *Alleanza climatica Svizzera*, *PUSCH*, *WWF Svizzera*) si oppongono totalmente all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata. Nove organizzazioni (p. es. *Iniziativa delle Alpi*, *oeku*, *Greenpeace Schweiz*) ritengono che il fondo per le tecnologie sia uno strumento recente e che sia dunque preferibile mantenerlo per poterne apprezzare meglio i risultati a più lungo termine. Questi stessi partecipanti pensano anche che questo fondo, favorendo la svolta energetica, sia un'opportunità per l'economia svizzera. Peraltro, sette partecipanti (p. es. *Grands-parents pour le climat*, *Pro Natura*) propongono che sia utilizzato come strumento locale per i Comuni e i Cantoni allo scopo di ridurre le emissioni o anche in provvedimenti di adattamento. Finalmente, sette organizzazioni (p. es. *PUSCH*, *BirdLife Svizzera*) propongono di collegare il fondo per le tecnologie agli adattamenti ai cambiamenti climatici.

Per quanto riguarda le altre organizzazioni e associazioni, una minoranza composta da 17 partecipanti (p. es. *cemsuisse*, *CNCI*, *First Climate Group*, *IGEB*, *VSZ*, *TVS*, *UFS*, *FSPC*) è favorevole all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata dei proventi della tassa sul CO₂ al fondo per le tecnologie. *scienceindustries* respinge le destinazioni parzialmente vincolate in generale, poiché rischiano di aumentare le spese dello Stato. La *IG DHS* pensa che le destinazioni parzialmente vincolate dei proventi della tassa sul CO₂ contraddicano il carattere d'incentivazione di questa tassa. *Aqua Nostra Svizzera* dice di sostenere l'introduzione di un sistema puramente incentivante. Tuttavia, una piccola maggioranza di organizzazioni rifiuta l'abolizione della destinazione parzialmente vincolata al fondo per le tecnologie. I partecipanti esplicitamente sfavorevoli sono 28 e includono in particolare *Accademie svizzere delle scienze*, *Bildungscoalition NGO*, *Bio Suisse*, *Dachverband offene Kinder- und Jugendarbeit Schweiz (DOJ)*, *Empa*, *APF*, *Rete svizzera diritti del bambino*, *WaldSchweiz* o anche *SIA*. Nove partecipanti (p. es. *Sacrificio Quaresimale*, *SSF*, *GSGI*) sono ad esempio dell'avviso che il fondo per le tecnologie sia uno strumento recente e che sia dunque preferibile portarlo avanti per apprezzare meglio i risultati. Otto partecipanti (p. es. *Swissaid*, *SKF*) pensano anche che questo fondo per le tecnologie, favorendo la svolta energetica, sia un'opportunità per l'economia svizzera. *AWV*, *WaldSchweiz* e *Holzbau Schweiz* ritengono che sia un provvedimento efficace a lungo termine e positivo per l'economia (posti di lavoro, innovazione, ordinativi ecc.). *Accademie svizzere delle scienze* ritiene che senza promozione statale, le nuove tecnologie avrebbero difficoltà a imporsi sul mercato. La *SIA* rileva che il fondo per le tecnologie

colma le ineguaglianze finanziarie tra *start-up* e altre imprese e aiuta dei prodotti innovativi a imporsi sul mercato. *SSF* afferma che il fondo per le tecnologie non è soltanto un'opportunità per le imprese innovatrici, ma anche per gli investitori che vogliono mobilitare fondi nella protezione del clima. Peraltro, *DOJ* e *Bildungscoalition* *NGO* propongono di collegare il fondo per le tecnologie agli adattamenti ai cambiamenti climatici.

La categoria delle imprese e dei privati è quella che sostiene maggiormente l'abolizione della destinazione parzialmente vincolata. In effetti, i partecipanti d'accordo con la proposta rappresentano il doppio del numero di oppositori. Tra i sostenitori dell'abolizione della destinazione parzialmente vincolata si trovano in particolare *Migros*, *Swiss Steel AG*, *Syngenta Crop Protection AG* o anche *Ziegelwerke Roggwil AG*. Tra questi ultimi, otto partecipanti (p. es. *Coop*, *IBB Energie AG*) sono dell'avviso che la destinazione parzialmente vincolata contraddica il carattere d'incentivazione della tassa sul CO₂. Le imprese farmaceutiche (p. es. *Clariant Produkte AG*, *EMS-Chemie Holding AG*) si dicono contrarie alle destinazioni parzialmente vincolate in generale, poiché rischiano di aumentare le spese dello Stato. Al contrario, 13 partecipanti (p. es. *business campaigning GmbH*, *Espace Real Estate Holding AG*, *ETHZ*, *Gaznat SA*) si oppongono all'abolizione della destinazione parzialmente vincolata al fondo per le tecnologie. La maggior parte di questi partecipanti esprimono peraltro commenti di sostegno al fondo per le tecnologie. In questo senso, varie imprese (p. es. *Espace Real Estate Holding AG*, *Swiss Krono AG*, *Flumroc AG*) ritengono che quest'ultimo consenta alla Svizzera di essere un Paese innovativo. Da parte loro, *business campaigning GmbH* e *Gaznat SA* sono dell'avviso che questo fondo aiuti la Svizzera a ridurre le proprie emissioni. *ETHZ* e *Paul Scherrer Institut* ritengono entrambi che senza promozione statale, le nuove tecnologie avrebbero difficoltà a farsi posto sul mercato. *Emmi Schweiz AG* pensa anche che il fondo per le tecnologie, favorendo la svolta energetica, sia un'opportunità per l'economia svizzera. Peraltro, 12 partecipanti (p. es. *Energie Zürichsee Linth AG*, *Erdgas Innerschwyz AG*, *IBAarau AG*, *Wynagas AG*). Queste imprese sono dell'avviso che il fondo sostenga l'innovazione e accetterebbero l'abolizione della destinazione parzialmente vincolata solamente a patto che il SICE sia istituito e che ne sia provata l'efficacia.

6.6.2 Mantenere le attività di formazione, formazione continua, d'informazione del pubblico e di consulenza ai professionisti interessati

In generale, i partecipanti plebiscitano il mantenimento delle attività di formazione e di formazione continua delle persone alle quali sono affidati compiti afferenti alla politica climatica, d'informazione del pubblico sull'attenuazione e il controllo dei cambiamenti climatici e di consulenza dei Comuni, delle imprese e dei consumatori in occasione dell'attuazione di provvedimenti. In effetti, oltre un centinaio di partecipanti si è esplicitamente dichiarato essere per il mantenimento di queste attività. Soltanto nove partecipanti vi si oppongono davvero. Quanto alle proposte di modifica o di miglioramento, 35 partecipanti sono dell'avviso che occorrerebbe ancora aggiungere le conoscenze climatiche in talune formazioni professionali, poiché a certi mestieri (edilizia, industria ecc.) sono legati grandi potenziali di riduzione.

Quanto ai Cantoni e ai Comuni, tutti i partecipanti sono favorevoli al mantenimento delle attività di formazione, di formazione continua, d'informazione al pubblico e di consulenza ai professionisti interessati. Così, *TI*, *NE* e *SH* ritengono che la sensibilizzazione alle problematiche climatiche sia molto importante e contribuisca a rafforzare l'accettazione dei provvedimenti politici. D'altra parte, *BL*, *GL* e *ZG* sono dell'avviso che questo programma sia uno strumento importante per incoraggiare e migliorare le conoscenze sul clima. Per *VD*, sono provvedimenti accompagnatori necessari. *SO* pensa che sia uno strumento importante per incoraggiare il consumo e gli investimenti ecologicamente responsabili. Numerosi partecipanti formulano proposte allo scopo di migliorare queste attività. In effetti, 13 tra loro (*SZ*, *BL*, *AR*, *AI*, *GR*, *GL*, *ZG*, *SG*, *NW*, *OW*, *LU*, *Città di Losanna*, *Città di Zurigo*) si pronuncerebbero ad esempio a favore di un più forte coordinamento nelle attività di formazione e di formazione continua. Di più, dieci Cantoni (*BL*, *AR*, *AI*, *GR*, *GL*, *ZG*, *SG*, *OW*, *LU*, *NW*) ritengono che occorrerebbe aggiungere le conoscenze climatiche in talune formazioni, poiché a certi mestieri (edilizia, industria ecc.) sono legati grandi potenziali di riduzione. *ZG* afferma che nel settore professionale potrebbero essere adottati ancora molti provvedimenti. *AG* è dell'avviso che l'informazione del pubblico sia responsabilità dello Stato e non

dovrebbe essere concorrenziata da altri attori. Per finire, la *Città di Soletta* indica che questo strumento dev'essere orientato alla prassi e rafforzare i legami tra i Cantoni, i Comuni e le imprese.

Dalla parte del gruppo che comprende le conferenze, commissioni e associazioni dei Comuni, tutti i partecipanti sono anche favorevoli al mantenimento delle attività di formazione e d'informazione. Auspicano però tutti di vedere operare taluni miglioramenti. Così, *CDE*, *DCAP* e *UCS* sono dell'avviso che occorrerebbe aggiungere le conoscenze climatiche nelle formazioni professionali, poiché a certi mestieri sono legati grandi potenziali di riduzione. Questi stessi partecipanti salterebbero altresì un più forte coordinamento nelle attività di formazione e di formazione continua. L'*UCS* ritiene peraltro che l'effettiva attuazione di questi provvedimenti vada fatta molto più rapidamente, sottolineando che per il momento è stato proposto un solo programma. Finalmente, l'*ACS* propone una maggiore integrazione dei Comuni nelle attività di formazione e d'informazione.

Quanto ai partiti politici, quasi tutti sono favorevoli al mantenimento delle attività di formazione, di formazione continua, d'informazione al pubblico e di consulenza ai professionisti interessati, alla stregua del *PBD* che pensa che questi provvedimenti d'informazione e di formazione continua siano un compito importante della Confederazione. La maggior parte dei partiti ha tuttavia modifiche da proporre. *PS*, *I Verdi* e *Giovani Verdi* auspicano in particolare che le conoscenze multidisciplinari sul clima siano integrate nelle formazioni e formazioni continue delle professioni che possono essere collegate ai cambiamenti climatici (mobilità, urbanistica, alloggio, agricoltura ecc.). Il *PVL* propone l'introduzione di controlli dell'efficacia per dirigere bene il sistema di sensibilizzazione. Il *PLR* è un po' più critico, e pur riconoscendo che la sensibilizzazione alle problematiche climatiche è molto importante e contribuisce a rafforzare l'accettazione dei provvedimenti politici, non vorrebbe che gli Uffici federali abbiano troppa influenza sulla formazione professionale e sul contenuto degli apprendistati. Soltanto l'*UDC* si oppone al mantenimento delle attività di formazione e d'informazione. Considera questo programma indottrinante e ritiene che siffatte attività non siano compatibili con uno Stato liberale.

Tra le associazioni mantello nazionali dell'economia, la maggioranza dei partecipanti (p. es. *costruionessvizzera*, *USS*, *USC*, *scienceindustries*, *Travail.Suisse*) è pienamente favorevole alla prosecuzione di questo programma. *Öbu* e *swisscleantech* ritengono ad esempio che i settori della formazione e dell'informazione sono strumenti importanti per la protezione del clima. *Travail.Suisse* rileva che il fattore limitante lo sviluppo delle tecniche di riduzione delle emissioni è spesso la penuria di personale qualificato, da cui la necessità di avere attività di formazione in questo settore. Agli occhi di questa stessa organizzazione, la sensibilizzazione del pubblico è peraltro primordiale per la protezione del clima. L'*USS* esprime inoltre richieste di miglioramento, in particolare l'integrazione delle conoscenze multidisciplinari nelle formazioni professionali e formazioni continue le cui attività sono connesse con le problematiche ambientali. L'*USS* auspica anche che la Confederazione sviluppi l'elevato potenziale dell'interdisciplinarietà a livello universitario, in particolare nello sviluppo territoriale, la mobilità, l'architettura, le scienze dell'ambiente o anche la comunicazione. Nei pareri, sempre favorevoli, ma più attenuati, *economiesuisse*, *SSIC* e *Swissmem* ritengono che le imprese devono rimanere i principali attori negli ambiti legati alla formazione professionale, affinché le formazioni siano orientate alla pratica. Il *Centre Patronal* va più lontano nella sua critica e dice di diffidare di eventuali derive propagandiste nel settore dell'informazione al pubblico. Tuttavia, soltanto l'*USAM* si oppone esplicitamente al mantenimento di queste attività.

Riguardo agli attori dell'economia energetica, risulta che 23 partecipanti (p. es. *ewl*, *APP*, *SIG*, *Swisspower Netzwerk AG*, *Fachverband WKK*) sono totalmente favorevoli alla prosecuzione delle attività di formazione e d'informazione. *AEE*, *IWB* e *Swissolar* sottolineano ad esempio che i rami dell'economia energetica, a causa dei rapidi cambiamenti che subiscono, hanno particolarmente bisogno d'informazione e di iniziative di formazioni. *Gruppo E* e *regioGrid* sono dell'avviso che l'informazione sia un requisito preliminare importante per sensibilizzare gli attori. *InfraWatt* e *VFS* ritengono che l'effetto di questo strumento sia assai grande se paragonato agli sforzi che richiede. *Biomassa Svizzera* sottolinea anche che bisogna seguire la raccomandazione dell'Accordo di Parigi che incoraggia le ricerche nel settore del clima. Numerosi partecipanti chiedono però miglioramenti. Secondo alcuni (p. es. *Regio Energie Solothurn*, *ASIG*, *ewl*, *DSV*) questo programma dev'essere orientato alla prassi e rafforzare i

legami tra i Cantoni, i Comuni e le imprese. *InfraWatt* propone anche di coordinare questo programma di attività con il programma «Energie Schweiz». L'Associazione *Città dell'energia* accoglierebbe peraltro con soddisfazione che l'importanza del ruolo di esemplarità nei confronti della popolazione, dei Comuni e delle città in materia di politica climatica sia esplicitamente contenuta nel progetto. Dalla parte dei partecipanti più critici, l'*IGEB* è parzialmente sfavorevole alla prosecuzione delle attività di formazione e d'informazione poiché non vede di buon occhio l'eccessiva partecipazione dello Stato nel settore della formazione e della formazione continua, temendo che ciò possa peggiorare l'uguaglianza tra le imprese sul mercato. Tuttavia, solamente *UP* e *Swissoil* si oppongono totalmente alla prosecuzione di queste attività.

Tra gli attori del settore dei trasporti, *UPSA*, *FFS* e *SIAA* sono totalmente favorevoli alla prosecuzione delle attività di formazione e d'informazione. *ATA*, *CESAR*, *Mobilità pedonale Svizzera* e *PRO VELO Svizzera* sono anch'essi favorevoli, ma esprimono alcune possibilità di miglioramento. Queste quattro organizzazioni ritengono così che le conoscenze multidisciplinari debbano essere integrate nelle formazioni e formazioni continue dei professionisti che possono essere legate alle problematiche ambientali (mobilità, urbanistica, alloggio, agricoltura ecc.). Queste associazioni criticano anche il fatto che nel progetto non si tratti la questione del finanziamento di queste attività. Peraltro, propongono di cambiare il titolo del programma in «*Piano d'azione per la protezione del clima – formazione, informazione e consulenza*».

Da parte loro, le organizzazioni ambientaliste sono tutte favorevoli al mantenimento delle attività di formazione e d'informazione, ma auspicano miglioramenti. Così, *Alleanza climatica Svizzera*, *Pro Natura*, *ACG* o anche *Greenpeace Schweiz* sono dell'avviso che le conoscenze multidisciplinari debbano essere integrate nelle formazioni e formazioni continue delle professioni legate alle problematiche ambientali (mobilità, urbanistica, alloggio, agricoltura ecc.). Inoltre, *Grands-parents pour le climat* o anche *oeku* criticano il fatto che nel progetto non si tratti la questione del finanziamento di queste attività. Nello stesso ordine di idee, l'associazione *KlimaSeniorinnen Schweiz* ritiene che i mezzi attuali per le attività di formazione continua e d'informazione sono alquanto insufficienti, e che occorrerebbe aumentare il budget a 10 milioni di franchi. I *Grands-parents pour le climat* aggiungono che l'integrazione delle conoscenze climatiche nella professione di portinaio sarebbe particolarmente auspicabile. L'*Iniziativa delle Alpi* è dell'avviso che la formazione universitaria debba fare parte di questo programma, poiché gli studenti universitari s'investono in seguito in istituzioni e hanno funzioni che possono avere un impatto sulla politica climatica. Da parte sua, l'associazione *KlimaSeniorinnen Schweiz* propone l'introduzione di un piano d'azione affinché la politica climatica includa realmente la formazione e l'informazione. Peraltro, la maggior parte delle associazioni (p. es. *PUSCH*, *BirdLife Svizzera*, *SKF*) propone di cambiare il titolo del programma in: «*Piano d'azione per la protezione del clima – formazione, informazione e consulenza*».

Dalla parte delle altre organizzazioni e associazioni, una grande maggioranza composta da 25 partecipanti (p. es. *Alliance Sud*, *Bildungskoalition NGO*, *DOJ*, *FRC*, *GSGI*, *SSF*, *ASA*) è favorevole alla prosecuzione delle attività di formazione e d'informazione. Così, vari partecipanti (p. es. *South Pole Group*, *Accademie svizzere delle scienze*, *FRC*, *Energia legno Svizzera* e *ATS*) ritengono che i settori della formazione e dell'informazione siano strumenti importanti per la protezione del clima. Per *Accademie svizzere delle scienze*, mantenere le attività di formazione e d'informazione è indispensabile per introdurre una politica climatica e per farla accettare dal pubblico; sottolinea anche che le innovazioni hanno bisogno di professionisti del clima. *IG DHS* indica che le attività di formazione e d'informazione negli ambiti professionali e multidisciplinari sono un dovere centrale della Confederazione e assai importanti per le sfide a venire della politica climatica. La *FRC* è dell'avviso che i consumatori-cittadini debbano essere sensibilizzati alle questioni climatiche e che la ricerca di soluzioni debba fare parte integrante delle formazioni superiori in tutti i settori di attività. La *FSPC* trova molto giusto che la Confederazione imponga le proprie disposizioni in materia di formazione e d'informazione. Dalla parte dei consigli di miglioramento, *Rete svizzera diritti del bambino*, *Bildungskoalition NGO* e *DOJ* auspicano che siano incoraggiati l'interdisciplinarietà e gli scambi sulle conoscenze climatiche tra scuole universitarie svizzere e ritengono anche che la formazione universitaria debba fare parte di questo programma, poiché

gli studenti universitari s'investono in seguito in istituzioni e hanno funzioni che possono avere un impatto sulla politica climatica. *SKF, Bildungscoalition NGO e DOJ* criticano il fatto che nel progetto non si tratti la questione del finanziamento di questo programma. Nella stessa tematica, *myclimate, Bildungscoalition NGO e DOJ* sono dell'avviso che i mezzi di finanziamento dovrebbero essere aumentati a 10 milioni di franchi. *Bildungscoalition NGO e DOJ* affermano che il bilancio dell'UFAM nell'attuazione dell'articolo 41 della legge sul CO₂ è inaccettabile, e che un progetto più ambizioso debba compensare questa mancanza. Più critica ancora, *TVS* reputa importanti le attività di formazione e d'informazione ma ritiene che lo Stato debba soprattutto avere un ruolo di coordinamento e di incoraggiamento e lasciare che gli attori delle associazioni mantello nazionali dell'economia rivestano il ruolo principale. Nello stesso ordine di idee, *scienceindustries* si dice favorevole alla prosecuzione di questo programma, ma auspica che le questioni di formazione rimangano nelle mani degli attori privati, e non in quelle dell'Amministrazione federale. La *SSIGA* è piuttosto contraria alla continuazione di queste attività, essendo dell'avviso che siano troppo poco orientate alla pratica. *Aqua Nostra Svizzera, Eco Swiss e IKLIS* sono gli unici partecipanti di questa categoria a respingere il mantenimento del programma. *Aqua Nostra Svizzera* è contraria alla continuazione di queste attività poiché questa funzione non rientra tra i compiti dello Stato.

Anche nel gruppo delle imprese e dei privati, i partecipanti favorevoli al mantenimento delle attività di formazione e d'informazione (p. es. *Energie Zürichsee Linth AG, fenaco Genossenschaft, Flughafen Zürich AG, Glasi*) sono maggioritari. Diversi partecipanti (p. es. *ETHZ, Erdgas Innerschwyz AG, business campaigning GmbH, Emmi Schweiz AG*) ritengono ad esempio che i settori della formazione e dell'informazione siano strumenti importanti per la protezione del clima. Peraltro, taluni partecipanti (p. es. *Espace Real Estate AG, Metall Service Menziken AG, Flumroc AG*) reputano giudizioso ed efficiente questo programma. Alcune imprese (p. es. *Energie Seeland AG, SWL Energie AG, VAS*) sottolineano anche che la sensibilizzazione del pubblico e dei professionisti interessati è una tappa importante per pervenire agli obiettivi fissati dalla politica climatica. *Coop, Migros e Bell AG* indicano che le attività di formazione e d'informazione in ambito professionale sono un dovere centrale della Confederazione e indispensabili per accogliere le sfide a venire della politica climatica. Un certo numero di partecipanti favorevoli fanno tuttavia alcune proposte di miglioramenti. Così, varie imprese (p. es. *Energie Zürichsee Linth AG, IBAarau AG, Emmi Schweiz AG*) sono dell'avviso che questi provvedimenti debbano essere orientati alla pratica. *Energie Seeland AG* o anche *VAS* invitano a rafforzare il coordinamento di questi provvedimenti tra i gruppi dei settori, i Cantoni, i Comuni e la Confederazione. Una ventina di partecipanti esprime pareri più attenuati quanto al mantenimento delle attività di formazione e d'informazione. Diverse imprese (p. es. *Dottikon Exclusive Synthesis AG, General Electric (Switzerland) GmbH*) si dicono così favorevoli alla prosecuzione delle attività, ma vorrebbero che le questioni di formazione siano gestite da attori privati e non dall'UFAM. Le imprese dell'industria del mattone, quali *AG Ziegelwerke Muri* o *Metoxit AG*, non vorrebbero che questi provvedimenti discriminino talune pratiche industriali (incoraggiando ad esempio l'utilizzo di certi materiali di costruzione come il legno). Nel gruppo delle imprese e dei privati, soltanto due partecipanti si oppongono totalmente al mantenimento delle attività di formazione e d'informazione.

6.7 Altri provvedimenti di riduzione

Nel questionario legato alla consultazione del progetto di politica climatica dopo il 2020, i partecipanti erano stati invitati a proporre idee di provvedimenti supplementari in materia di riduzioni delle emissioni. Invocato da 62 partecipanti, l'auspicio di adottare più provvedimenti nel settore dei trasporti è l'osservazione più ricorrente. Una trentina di partecipanti chiede nello specifico che sia presa in considerazione l'istituzione di un sistema di *mobility pricing*, mentre 29 partecipanti auspicano che i carburanti siano assoggettati alla tassa sul CO₂. Peraltro, 48 partecipanti vorrebbero vedere maggiormente stimolato il mercato dei veicoli e carburanti che emettono poco o niente CO₂. Un numero altrettanto importante di partecipanti raccomanda l'adozione di provvedimenti miranti alla riduzione delle emissioni del traffico aereo, taluni proponendo l'istituzione di una tassa d'incentivazione sul clima sul prezzo dei biglietti aerei. Il richiamo all'adozione di provvedimenti che dirigano gli investimenti verso una compatibilità con la protezione del clima viene fuori anche dalle risposte alla consultazione.

Dalla parte dei Cantoni e dei Comuni, dieci partecipanti (*BL, AR, AI, GR, SH, GE, VD, BE, Città di Soletta, Città di Zurigo*) vogliono vedere rafforzati i provvedimenti legati al traffico stradale. Cinque partecipanti (*GE, VD, BE, Città di Zurigo, Città di Soletta*) sollecitano in particolare l'introduzione di una tassa sui carburanti. Inoltre, *AI* e *GR* auspicano che sia contemplata l'istituzione di un sistema di *mobility pricing*. Peraltro, sei partecipanti (*GE, BL, AI, GR, SH, Città di Losanna*) ritengono che il mercato dei veicoli e carburanti che emettono poco o niente CO₂ debba essere maggiormente stimolato. *GE* invita in particolare a incoraggiare la mobilità elettrica o la mobilità rispettosa dell'ambiente e a introdurre condizioni generali in favore di una «*smart mobility*» sull'esempio della «*smart city*». La *Città di Losanna* vorrebbe accentuare gli obblighi sui costruttori di automobili per ottenere veicoli più efficaci e *SH* auspica che si promuova l'elettromobilità. D'altra parte, sette partecipanti (*BL, FR, AR, AI, GR, SH, AG*) sono dell'avviso che debbano essere adottati più provvedimenti nel settore dell'agricoltura a causa delle importanti emissioni di cui è responsabile questo settore. *GE* incoraggia ad esempio la creazione di strumenti inerenti all'agricoltura di conservazione dei suoli. Riguardo agli impianti di riscaldamento, quattro Cantoni (*BL, AR, AI, GR* e *GL*) auspicano che nelle spese di manutenzione si abolisca il conteggio della sostituzione di impianti di riscaldamento a base di agenti energetici fossili. Inoltre, cinque Cantoni (*GE, VD, OW, NW, LU*) sarebbero favorevoli all'abolizione immediata delle deduzioni fiscali in occasione della sostituzione di una caldaia a base di agenti energetici fossili con un'altra caldaia a base di agenti energetici fossili. *GE* auspica peraltro di limitare le temperature di riscaldamento massime per gli uffici e le abitazioni a 21–23° C. Quanto all'aviazione, cinque Cantoni (*FR, GR, TG, SH, GE*) chiedono provvedimenti volti a ridurre le emissioni di questo settore. *GE* auspica ad esempio l'introduzione di una tassa sul CO₂ sui biglietti aerei. Finalmente, *GE* e *SH* invitano all'elaborazione di provvedimenti per indirizzare gli investimenti verso attività e beni sostenibili. Per 11 Cantoni (*AG, AR, AI, BL, BS, GL, GR, SH, ZG, SG, UR*), al fine di adottare norme severe, omogenee e applicabili rapidamente, i provvedimenti di riduzione del settore dell'agricoltura devono essere integrati nella legge sul CO₂. *SO* sottolinea che l'agricoltura, pur essendo responsabile di una quota importante delle emissioni, è anche particolarmente colpita dai cambiamenti climatici. Ritiene quindi che a questo settore debbano essere applicati provvedimenti di riduzione, tenendo comunque conto dell'importanza dell'agricoltura per la sicurezza alimentare della popolazione. Il *Comune di Aeugst am Albis* mette in evidenza l'importanza che la conoscenza delle quantità di combustibile importate per ogni Comune potrebbe rivestire nella protezione del clima. Il Comune spiega in effetti che questa conoscenza permetterebbe di valutare meglio su scala locale gli effetti dei provvedimenti adottati nel settore degli edifici e di indirizzare con maggiore efficienza gli sforzi necessari alla riduzione delle emissioni di CO₂.

Quanto alle conferenze, commissioni e associazioni dei Comuni, *DCAP, CDE* e *CGCA* sono dell'avviso che si debba abolire senza più attendere le deduzioni fiscali in occasione della sostituzione di una caldaia a base di agenti energetici fossili con un'altra caldaia a base di agenti energetici fossili. Da parte sua, l'*UCS* desidera rafforzare i provvedimenti legati al traffico stradale e auspica anche di vedere maggiormente stimolato il mercato dei veicoli alternativi. Per *DCAP, CDE* e *CGCA*, allo scopo di adottare norme severe, omogenee e applicabili rapidamente, i provvedimenti di riduzione del settore dell'agricoltura devono essere integrati nella legge sul CO₂.

Tra i partiti politici, cinque partecipanti (*CSPO, PBD, PS, I Verdi, Giovani Verdi*) desiderano che al settore dei trasporti si applichino più provvedimenti di riduzione. *PS, I Verdi* e *Giovani Verdi* vorrebbero in particolare che sia preso in considerazione un sistema di *mobility pricing*. Peraltro, *PS, Giovani Verdi* e *PVL* vorrebbero che si applichino più incentivazioni ai carburanti sintetici o ai biocarburanti. Da parte loro, *PS, Giovani Verdi* e *I Verdi* auspicano che i gestori, importatori e costruttori di veicoli alimentati con carburanti sintetici, neutrali sotto il profilo delle emissioni di CO₂, e prodotti in Svizzera, possano beneficiare di valori relativi alle emissioni di CO₂ ridotti nel quadro della normativa sulle emissioni applicata alle flotte di veicoli (mozione Böhni 14. 3837). Queste organizzazioni aggiungono tuttavia che il provvedimento si dovrebbe applicare soltanto ai carburanti sintetici derivanti dalle eccedenze di produzione delle energie rinnovabili e che soltanto i veicoli che rispettano i valori limite potrebbero essere computati. Peraltro, dovrebbe essere fissata una quota di veicoli che utilizzano carburanti sintetici. In un altro ambito, *I Verdi, Giovani Verdi* e *PS* vorrebbero vedere lo sviluppo di un sistema di tracciabilità dell'elettricità.

Peraltro, *PS*, *I Verdi* e *Giovani Verdi* vorrebbero che quale nuovo strumento di politica climatica si preveda uno studio d'impatto sul clima. Quanto all'aviazione, questi tre partiti propongono di prendere in considerazione l'aumento del prezzo dei biglietti e un innalzamento degli standard di efficienza. Allo scopo di rendere meno attraenti i tragitti in aereo, *I Verdi*, *Giovani Verdi* e *PS* suggeriscono anche di migliorare le relazioni tra la rete ferroviaria svizzera e i treni ad alta velocità europei. Il *PBD* auspica che vengano adottati più provvedimenti nel settore dell'agricoltura, visto che quest'ultimo settore produce una quota importante delle emissioni. Questo partito invita anche a un migliore coordinamento tra le politiche climatica ed energetica, in particolare tra l'*UFAM* e l'*UFE*. Da parte sua, il *CSPO* vorrebbe che siano previsti più provvedimenti di adattamento ai cambiamenti climatici, in particolare nei settori dell'agricoltura, del turismo o anche della prevenzione dei pericoli naturali. Al contrario di tutti gli altri partiti politici, l'*UDC* suggerisce che i provvedimenti proposti dal progetto sono idee create per sottrarre soldi alla popolazione che lavora duro.

Quanto alle associazioni mantello nazionali dell'economia, cinque di loro (*USS*, *Travail.Suisse*, *Swissmilk – Produttori Svizzeri di Latte [PSL]*, *öbu*, *swisscleantech*) auspicano che si rafforzino i provvedimenti legati alla mobilità. *Travail.Suisse*, *öbu* e *swisscleantech* invitano in particolare a introdurre una tassa sul CO₂ applicata ai carburanti. Da parte loro, *Öbu* e *swisscleantech* chiedono di prendere in considerazione l'istituzione di un sistema di *mobility pricing*. Nello stesso ordine di idee, *Travail.Suisse* propone di studiare la fattibilità di un sistema di bonus-malus connesso con le emissioni di CO₂ prodotte individualmente nel «settore della mobilità non sostenibile». Peraltro, quattro associazioni (*Travail.Suisse*, *öbu*, *swisscleantech*, *USC*) vorrebbero vedere maggiormente stimolato il mercato dei veicoli/carburanti che emettono poco o niente CO₂. L'abolizione, entro il 2020, dell'agevolazione fiscale sui biocarburanti è ad esempio una catastrofe per l'*USC*, poiché contribuiva alla riduzione delle emissioni. Nel settore dell'aviazione, *USS*, *Travail.Suisse* e *PSL* ritengono che debbano essere adottati provvedimenti di riduzione delle emissioni del traffico aereo. L'*USS* e *Travail.Suisse* propongono in particolare l'aumento del prezzo dei biglietti aerei. *Travail.Suisse* suggerisce anche di assoggettare i carburanti dell'aviazione all'imposta sugli oli minerali. Nel settore della finanza, *öbu* e *swisscleantech* esortano all'introduzione di standard ufficiali e trasparenti per dirigere gli investimenti verso una compatibilità con la protezione del clima. Queste stesse due associazioni vorrebbero anche che la Svizzera s'impegno a sviluppare l'avvento di una tassa mondiale sui gas serra. *Öbu* e *swisscleantech* sono altresì dell'avviso che la Confederazione debba essere d'esempio e controllare gli aspetti climatici della sua politica degli acquisti nonché in seno alla politica di investimenti della sua cassa pensioni.

Dalla parte degli attori dell'economia energetica, sei partecipanti (*SES*, *V3E*, *ASIG*, *ewl*, *Energie Thun AG*, *energie 360° AG*) vorrebbero vedere sviluppato e facilitato l'utilizzo del biogas. Per quattro partecipanti (*ASIG*, *ewl*, *Energie Thun AG*, *energie 360° AG*), in assenza di una tassa sui carburanti fossili, il gas naturale e i biocarburanti dovrebbero essere promossi (p. es. mediante agevolazioni fiscali) poiché l'utilizzo di questi agenti energetici è un mezzo per giungere alla decarbonizzazione. Questi stessi quattro partecipanti propongono ad esempio che una parte dei proventi della tassa sul CO₂ sia utilizzata per finanziare queste promozioni. Peraltro, sette partecipanti (p. es. *Città dell'energia*, *Solar Agentur Schweiz*) propongono l'adozione di provvedimenti supplementari nel settore dei trasporti. *Biomassa Svizzera* e *SES* propongono in particolare l'istituzione di un sistema di *mobility pricing*. I *SIG* ritengono che i contributi alle energie fossili debbano essere aboliti, poiché i veicoli non utilizzati sulle strade non sono né assoggettati all'imposta sugli oli minerali, né a una tassa ambientale simile alla tassa sul CO₂. Secondo *Solar Agentur Schweiz*, l'utilizzo dell'energia solare eccedente nel settore dei trasporti permetterebbe di risparmiare circa 26 milioni di tonnellate di CO₂. *Biomassa Svizzera*, *Swissolar* e *SES* vorrebbero inoltre vedere maggiormente incoraggiati i carburanti e veicoli che emettono poco o niente CO₂. *Swissolar* e *SES* propongono ad esempio che sia applicata la mozione Böhni 14. 3837 che chiede che, nel quadro della normativa sulle emissioni applicata alle flotte di veicoli, i gestori, importatori e costruttori di veicoli alimentati con carburanti sintetici, neutrali sotto il profilo delle emissioni di CO₂, e prodotti in Svizzera, possano beneficiare di valori di emissione di CO₂ ridotti. La *SES* aggiunge però che questo provvedimento si dovrebbe applicare soltanto ai carburanti sintetici derivanti dalle eccedenze di produzione delle energie rinnovabili e che soltanto i veicoli che rispettano i valori limite potrebbero essere computati. Peraltro, dovrebbe essere fissata una quota di veicoli che utilizzano carburanti sintetici. Per

quanto riguarda il settore della finanza, quattro partecipanti (*Biomassa Svizzera, Ökostrom Schweiz, Swissolar e SES*) insistono sulla necessità di deviare i flussi finanziari verso attività sostenibili e sull'introduzione di standard ufficiali e trasparenti per indirizzare gli investimenti verso una compatibilità con la protezione del clima. In materia di riscaldamento, *InfraWatt e VFS* suggeriscono l'istituzione, eventualmente al posto del fondo per le tecnologie, di un fondo di garanzia di rischio per l'installazione di reti di teleriscaldamenti. Inoltre, *Regio Energie Solothurn ed energie 360° AG* sono dell'avviso che occorre introdurre una tassa sul CO₂ applicata a tutte le energie di fonti fossili. *SES e Swissolar* ritengono anche che si dovrebbe potere computare l'energia grigia legata al trasporto dei beni e delle merci. Finalmente, *Ökostrom Schweiz* propone l'introduzione di una tassa d'incentivazione applicata alla corrente forte in emissioni di CO₂.

Tra gli attori del settore dei trasporti, quattro associazioni (*ATA, CESAR, Mobilità pedonale Svizzera e PRO VELO Svizzera*) sono dell'avviso che si potrebbe considerare l'istituzione di un sistema di *mobility pricing*. Al contrario, le *SBS* ritengono che non ci si debba pensare, tenuto conto del numero di pendolari in Svizzera; le regioni di montagna sarebbero penalizzate da un siffatto provvedimento. Quattro partecipanti (*ATA, CESAR, Mobilità pedonale Svizzera, PRO VELO Svizzera*) sono altresì dell'avviso che debba essere computata l'energia grigia legata al trasporto dei beni e delle merci. Le stesse quattro associazioni ritengono che la revisione della legge sul CO₂ sarebbe una buona azione per trattare la mozione Böhni, che chiede la contabilizzazione dei carburanti sintetici e neutri dal punto di vista del CO₂ nel calcolo dei valori di prescrizione per i nuovi veicoli. Queste organizzazioni aggiungono tuttavia che il provvedimento si dovrebbe applicare unicamente ai carburanti sintetici derivanti dalle eccedenze di produzione delle energie rinnovabili e che soltanto i veicoli rispettosi dei valori limite potrebbero essere computati. Peraltro, dovrebbe essere fissata una quota di veicoli che utilizzano carburanti sintetici. Quanto alla finanza, quattro associazioni (*ATA, PRO VELO Svizzera, Mobilità pedonale Svizzera, CESAR*) sono dell'avviso che il riorientamento dei flussi finanziari verso la protezione del clima sia fondamentale e che debba figurare nel progetto. Queste quattro associazioni propongono anche di testare metodi di valutazione degli investimenti nella protezione del clima. Per esse, occorrerebbe presentare, dal 2020, norme ufficiali e renderle obbligatorie entro il 2023. Peraltro, quattro associazioni (*ATA, CESAR, Mobilità pedonale Svizzera, PRO VELO Svizzera*) ritengono che l'agricoltura debba essere maggiormente diretta verso la coltura piuttosto che verso l'allevamento. Queste quattro associazioni invitano all'adozione di provvedimenti di riduzione delle emissioni del traffico aereo. Propongono ad esempio l'aumento dei prezzi dei biglietti aerei e standard d'efficienza più elevati. Sempre nella stessa ottica, le quattro organizzazioni sono dell'avviso che la Svizzera debba migliorare le relazioni tra la sua rete ferroviaria e i treni ad alta velocità europei. Quattro partecipanti (*ATA, CESAR, Mobilità pedonale Svizzera, PRO VELO Svizzera*) propongono anche un nuovo strumento di politica climatica sotto forma di studio d'impatto sul clima. Finalmente, questi quattro partecipanti incoraggiano lo sviluppo di un sistema di tracciabilità dell'elettricità.

Dalla parte delle organizzazioni ambientaliste, la quasi totalità dei partecipanti (p. es. *Alleanza climatica Svizzera, Pro Natura, PUSCH, BirdLife Svizzera, fossil-free.ch, Iniziativa delle Alpi*) ritiene fondamentale il riorientamento dei flussi finanziari verso la protezione del clima. Per tale motivo deve figurare nel progetto. Propongono che la Confederazione partecipi all'elaborazione di basi di valutazione della compatibilità degli investimenti con l'obiettivo dei 2° C, nell'ottica di abolire qualsivoglia investimento sfavorevole al clima. Per la maggior parte delle associazioni (p. es. *WWF Svizzera, oeku, Pro Natura*), occorrerebbe presentare, dal 2020, norme ufficiali e renderle obbligatorie se non sono applicate entro il 2030. L'associazione *fossil-free.ch* ritiene anche che l'intensità dei gas serra e i rischi legati alle energie fossili debbano essere integrati nel portafoglio degli investimenti. Peraltro, 11 partecipanti (p. es. *Alleanza climatica Svizzera, Grands-parents pour le climat*) invitano all'adozione di altri provvedimenti più incentivanti nel settore dei trasporti. La maggior parte dei partecipanti propone così un *mobility pricing*. La maggior parte delle organizzazioni ambientaliste è anche dell'avviso che la tassa sul CO₂ dovrebbe riguardare tutti i settori (quando realizzabile), ossia parimenti i processi industriali, i solventi e l'agricoltura. L'associazione *KlimaSeniorinnen Schweiz* aggiunge che dev'essere presa in considerazione una tassa sul CO₂ applicata ai carburanti, mentre i *Grands-parents pour le climat* propongono una tassa sul CO₂ in funzione del peso dei veicoli. L'ACG va nello stesso senso proponendo che si fissi un peso

massimo ammissibile per categoria di veicolo. L'ACG propone anche di incoraggiare i trasporti in comune, la mobilità lenta e la condivisione dell'automobile. Da parte sua, *myblueplanet* invita a metodi di stimolazione del mercato dei veicoli alternativi e vorrebbe anche che sia incoraggiata l'elettromobilità. Inoltre, dieci organizzazioni salutano l'obiettivo settoriale per l'agricoltura, ma ritengono che, essendo una grande fonte di inquinamento, questo settore dev'essere maggiormente interessato da provvedimenti di riduzione delle emissioni. Questi partecipanti propongono tra l'altro che l'agricoltura sia maggiormente diretta verso la coltura piuttosto che verso l'allevamento (grazie all'incoraggiamento a cambiamenti nei consumi), che gli effettivi siano ridotti di un quarto e che siano incentivati i cicli di sostanze nutritive locali (p. es. *Alleanza climatica Svizzera*). Peraltro, la maggior parte dei partecipanti sono dell'avviso che debba essere computata l'energia grigia legata al trasporto dei beni e delle merci. Dieci organizzazioni ambientaliste (p. es. *BirdLife Svizzera*, *PUSCH*) vorrebbero che si incoraggi lo sviluppo di un sistema di tracciabilità dell'elettricità. Dieci partecipanti propongono anche un nuovo strumento di politica climatica sotto forma di uno studio d'impatto sul clima. Quasi tutte le organizzazioni sono dell'avviso che la revisione della legge sul CO₂ sarebbe un buon modo per trattare la mozione Böhni, che chiede di contabilizzare nel calcolo dei valori di prescrizione per i nuovi veicoli i carburanti sintetici e neutri dal punto di vista del CO₂. Queste organizzazioni aggiungono tuttavia che questo provvedimento si dovrebbe applicare soltanto ai carburanti sintetici derivanti dalle eccedenze di produzione delle energie rinnovabili e che soltanto i veicoli rispettosi dei valori limite potrebbero essere computati. Peraltro, dovrebbe essere fissata una quota di veicoli che utilizzano carburanti sintetici. *WWF Svizzera*, *Greenpeace Schweiz* o anche *Alleanza climatica Svizzera* propongono per l'aviazione l'aumento dei prezzi dei biglietti aerei e standard d'efficienza più elevati. Talune organizzazioni sono inoltre dell'avviso che la Svizzera debba migliorare le relazioni tra la sua rete ferroviaria e i treni ad alta velocità europei. Nel settore del riscaldamento, l'ACG ritiene che occorrerebbe prevedere risarcimenti per le sostituzioni degli impianti di riscaldamento a base di vettori fossili e auspica che sia incoraggiata la sobrietà, ad esempio fissando temperature massime per la regolazione degli impianti di riscaldamento nei luoghi pubblici o nei negozi, e che l'Amministrazione e le aziende federali siano esemplari nei loro piani di riduzione delle emissioni. Secondo l'ACG, sarebbe opportuno ad esempio esaminare la possibilità di una riduzione delle emissioni della posta o dell'esercito.

Per quanto concerne le altre organizzazioni e associazioni, 15 partecipanti (p. es. *Clean Fuel Now*, *Swissaid*, *myclimate*, *ASA*, *Fondazione svizzera della Greina [FSG]*) vorrebbero che vengano adottati più provvedimenti nel settore dei trasporti. Undici di loro (p. es. *ACSI*, *Helvetas Swiss Intercooperation*, *myclimate*) sono dell'avviso che dovrebbe essere preso in considerazione un sistema di *mobility pricing*. Da parte loro, altri partecipanti (p. es. *South Pole Group*, *Accademie svizzere delle scienze*, *business campaigning GmbH*) chiedono una tassa sul CO₂ applicata ai carburanti. Cinque partecipanti (*APF*, *Isolsuisse*, *Suissetec*, *SSIGA*, *WSL*) auspicerebbero anche che i vari settori siano trattati con più uguaglianza. Nello stesso ordine di idee, quattro partecipanti (*Holzindustrie Schweiz*, *Energia legno Svizzera*, *Isolsuisse*, *Suissetec*) propongono in particolare di tassare tutte le fonti di energie fossili. Al contrario, *SAB*, *WBB* e *Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung* sono contro un *mobility pricing* considerato il numero di pendolari in Svizzera; le regioni di montagna sarebbero in particolare penalizzate da un siffatto provvedimento. Quattordici partecipanti (p. es. *business campaigning GmbH*, *SKF*, *SKS*, *SSIGA*) sottolineano inoltre l'importanza dell'incoraggiamento dei veicoli e carburanti che emettono poco o niente CO₂. Quattro associazioni (*Clean Fuel Now*, *Swissaid*, *Sacrificio Quaresimale*, *Alliance sud*) auspicano l'applicazione della mozione Böhni (con qualche modifica). Peraltro, *CNCI* e la *FRC* affermano che le agevolazioni fiscali dei biocarburanti così come previste nella legge sull'imposizione degli oli minerali (LIOM) devono essere imperativamente prorogate. Quanto al settore della finanza, 15 partecipanti (p. es. *Swissaid*, *SKS*, *UFS*, *South Pole Group*, *SIA*, *business campaigning GmbH*) sono dell'avviso che i flussi finanziari debbano essere indirizzati verso attività sostenibili e che occorran norme ufficiali obbligatorie. Sei partecipanti (*AWV*, *WaldSchweiz*, *Holzbau Schweiz*, *SHH*, *Thomas Eiche GmbH*, *Lignum*) ritengono che il bosco e il legname utilizzato nelle costruzioni debbano essere computati quali pozzi di carbonio. Lo stesso vale per i suoli secondo *Ökozentrum*, *Swiss Beef* e *Stiftung TRIGON*. *Bio Suisse*, *UFS* e *FRC* sono dell'avviso che i provvedimenti concernenti l'agricoltura non dovrebbero fare parte di un pacchetto di provvedimenti diverso, contrariamente a *Swiss Beef* che

accoglie con soddisfazione questa distinzione. *Bio Suisse* pensa anche che si debba ridurre la produzione e il consumo di prodotti di origine animale, proposta fermamente respinta da *Swiss Beef*. Peraltro, sei partecipanti (*Helvetas Swiss Intercooperation*, *ACSI*, *Swissaid*, *myclimate*, *SKF*, *SKS*) invitano anche ad adottare un nuovo strumento di politica climatica sotto forma di studio d'impatto sul clima. *South Pole Group* e *business campaigning GmbH* vorrebbero che la Svizzera s'impegni a sviluppare l'avvento di una tassa mondiale sui gas serra. Quanto agli investimenti finanziari, l'*Associazione svizzera degli istituti di previdenza (ASIP)* si oppone ai provvedimenti incentivanti e preconizza provvedimenti di promozione e di sensibilizzazione allo scopo di ridurre le emissioni di CO₂ in questo settore. *Accademie svizzere delle scienze* e *SIA* auspicano che la programmazione territoriale dell'utilizzo energetico sia integrata nella pianificazione del territorio. Per *Bio Suisse*, bisogna cambiare i comportamenti dei consumatori mediante la formazione nelle scuole e l'informazione del pubblico. *Accademie svizzere delle scienze* ritiene che occorra promuovere i comportamenti di utilizzo efficienti sul piano energetico, poiché i fabbisogni energetici non possono seguire la crescita esponenziale dell'economia e della demografia. Quanto all'agricoltura, la *FRC* ritiene che i provvedimenti ivi afferenti non dovrebbero fare parte di un altro pacchetto. Secondo *Berggebiet Solidaritätsfond* *Luzerner Bergbevölkerung* devono essere previsti più provvedimenti di adattamento ai cambiamenti climatici nei settori dell'agricoltura, del turismo, della prevenzione dei pericoli naturali o anche della gestione delle risorse idriche. *IG DHS* e *VSZ* ritengono che tutti i responsabili delle emissioni di gas serra, tra cui l'agricoltura e i trasporti, dovrebbero essere sottoposti agli stessi provvedimenti.

Nel gruppo delle imprese e dei privati, 11 partecipanti (*Energie Seeland AG*, *ETHZ*, *VAS*) auspicano una maggiore promozione di carburanti e veicoli che emettono poco o niente CO₂. Per taluni partecipanti (*Gaznat SA*, *Technische Betriebe Uzwil*, *Werke am Zürichsee AG*), in assenza di una tassa sul CO₂ applicata ai carburanti devono essere promossi, in particolare mediante agevolazioni fiscali, i carburanti sintetici e i biocarburanti. Nello stesso ordine di idee, *Genève Aéroport* auspica l'adozione di provvedimenti d'incentivazione a favore dell'utilizzo di biocarburanti, anche nel settore dell'aviazione. Quattro imprese (*IBB Energie AG*, *Energie Seeland AG*, *SWL Energie AG*, *VAS*) propongono ad esempio una destinazione parzialmente vincolata dei proventi della tassa sul CO₂ per promuovere i carburanti non fossili. Peraltro, *Genève Aéroport*, *ETHZ*, *Lonza AG* e un privato vorrebbero che vengano adottati più provvedimenti nel settore dei trasporti. L'*ETHZ* sottolinea che questo settore possiede un potenziale di sviluppo tecnologico futuro più elevato di quello degli edifici. Quattro partecipanti (*ETHZ*, *Coop*, *Migros*, *Bell AG*) vorrebbero che vengano adottati più provvedimenti allo scopo di ridurre le emissioni dovute ai carburanti. Dieci partecipanti (p. es. *Energie Zürichsee Linth AG*, *Erdgas Innerschwyz AG*) sono dell'avviso che norme più severe debbano inquadrare il trattamento dei rifiuti organici. *ETHZ* e un privato ritengono che dovrebbero essere adottati provvedimenti di riduzione delle emissioni del traffico aereo. La *Rudolf Schmid AG* e un privato ritengono che debbano essere promossi i riscaldamenti che permettono di ridurre le emissioni, quali gli impianti CFC o altri sistemi che combinano varie fonti di energia. L'*ETHZ* è dell'avviso che occorra promuovere comportamenti di utilizzo efficienti sul piano energetico, poiché i fabbisogni energetici non possono seguire la crescita esponenziale dell'economia e della demografia. L'*EPFL* sottolinea altresì che la transizione verso un'economia realmente sostenibile debba in particolare passare da un cambiamento di paradigma nei nostri modelli socio-economici. La scuola universitaria ritiene che se lo Stato non può imporre cambiamenti strutturali, bisogna almeno che sostenga i progetti individuali realmente sostenibili offrendo loro un ambiente propizio al loro sviluppo e alla loro moltiplicazione.

A1 Elenco delle abbreviazioni

ACG	Association Climat Genève
ACS	Associazione dei Comuni Svizzeri
ACSI	Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera italiana
AEE	Agenzia per le energie rinnovabili e l'efficienza energetica
AES	Associazione delle aziende elettriche svizzere
AG	Cantone di Argovia
AI	Cantone di Appenzello Interno
APF	Associazione Svizzera Proprietari Fondiari
APP	Associazione professionale svizzera delle pompe di calore
AR	Cantone di Appenzello Esterno
ASA	Associazione Svizzera d'Assicurazioni
ASI	Associazione Svizzera Inquilini
ASIG	Associazione svizzera dell'industria del gas
ASIP	Associazione Svizzera degli Istituti di Previdenza
ATA	Associazione traffico e ambiente
ATS	Associazione Tecnica Svizzera – Swiss Engineering
AWV	Aargauischer Waldwirtschaftsverband
BE	Cantone di Berna
BL	Cantone di Basilea Campagna
BS	Cantone di Basilea Città
CCIG	Chambre du commerce, d'industrie et des services de Genève
CDE	Conferenza dei direttori cantonali dell'energia
CESAR	Coalition environnement et santé pour un transport Aérien Responsable
CGCA	Conferenza dei governi dei Cantoni alpini
CNCI	Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation
CSPO	Christliche Volkspartei Oberwallis
DCAP	Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente
DOJ	Dachverband offene Kinder- und Jugendarbeit Schweiz
DSV	Associazione mantello dei gestori svizzeri di rete (elettriche)
Empa	Laboratorio federale di prova dei materiali e di ricerca
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne – Politecnico federale di Losanna
ETHZ	Eidgenössische Technische Hochschule Zürich – Politecnico federale di Zurigo
ewl	energie wasser luzern

FER	Fédération des entreprises romandes
FFS (SBB)	Ferrovie Federali Svizzere
FR	Cantone di Friburgo
FRC	Fédération Romande des Consommateurs
FRI	Fédération Romande Immobilière
FSG	Fondazione svizzera della Greina
FSPC	Federazione svizzera dei patriziati e delle corporazioni
FSS	Stradasvizzera – Federazione stradale svizzera
GE	Cantone di Ginevra
GL	Cantone di Glarona
GR	Cantone dei Grigioni
GSGI	Gruppe der Schweizerischen Gebäudetechnik-Industrie – Gruppo dell'industria svizzera per la tecnica degli edifici)
HECH	Unione dei treni storici della Svizzera
HKBB	Handelskammer beider Basel
ICAO	International Civil Aviation Organization – Organizzazione internazionale dell'aviazione civile
IG DHS – CI CDS	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz – Comunità d' interessi Commercio al dettaglio Svizzera
IGEB	Interessengemeinschaft Energieintensive Branchen – Comunità di interessi dei settori ad alta intensità energetica)
IKLIS	Initiative gegen den Klima-Schwindel – Iniziativa contro l'inganno del clima
IWB	Industrielle Werke Basel
JU	Cantone del Giura
KFN	Kalkfabrik Nestal AG
Klik	Fondazione per la protezione del clima e la compensazione di CO ₂
LU	Cantone di Lucerna
NE	Cantone di Neuchâtel
NIPCC	Nongovernmental International Panel on Climate Change
NW	Cantone di Nidvaldo
Oeku	Kirche und Umwelt – Chiesa e ambiente
öbu	Netzwerk für nachhaltiges Wirtschaften – Associazione per l'Economia Sostenibile
OW	Cantone di Obvaldo
PBD	Partito Borghese Democratico
PLR	Partito Liberale Radicale
PPD	Partito Popolare Democratico
PS	Partito Socialista

PSL	Swissmilk – Produttori Svizzeri di Latte
PUSCH	Stiftung Praktischer Umweltschutz – l'ambiente in pratica
PVL	Partito verde liberale
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
SBS	Funivie Svizzere
SES	Schweizerische Energie-Stiftung – Fondazione svizzera per l'energia
SFPI	SwissFarmerPower Inwil AG
SG	Cantone di San Gallo
SH	Cantone di Sciaffusa
SHH	Verein Senke Schweizer Holz – Associazione pozzi di carbonio legno svizzero)
SIA	Società svizzera degli ingegneri e degli architetti
SIAA	Swiss International Airport Association
SICE	Sistema d'incentivazione nel settore del clima e dell'energia
SIG	Services Industriels de Genève
SKF	Unione svizzera delle donne cattoliche
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz – Fondazione per la protezione dei consumatori
SO	Cantone di Soletta
SSF	Swiss Sustainable Finance
SSG	Società Svizzera per la Geotermia
SSIC	Società Svizzera degli Impresari–Costruttori
SSIGA	Società Svizzera dell'Industria del Gas e delle Acque
SSQE	Sistema di scambio di quote di emissioni
SZ	Cantone di Svitto
TCS	Touring Club Svizzero
TFL	Ziegeleien Freiburg & Lausanne AG
TG	Cantone di Turgovia
TI	Cantone del Ticino
UCS	Unione delle città svizzere
UDC	Unione democratica di centro
UE	Unione europea
UFAM	Ufficio federale dell'ambiente
UFE	Ufficio federale dell'energia
UFS	Umweltfreisinnige St.Gallen
UIGEM	Groupement des grands consommateurs romands
UP	Erdöl-Vereinigung – Unione petrolifera
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile

UR	Cantone di Uri
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
USC	Unione svizzera dei contadini
USPI	Union suisse des professionnels de l'immobilier
USPV	Unione svizzera dei produttori di verdura
USS	Unione sindacale svizzera
VAS	Verband Aargauischer Stromversorger
V3E	Verband Effiziente Energie Erzeugung
VD	Cantone di Vaud
VFS	Verband Fernwärme Schweiz – Associazione svizzera dei teleriscaldamenti
VMI	Vereinigung der Schweizerischen Milchindustrie – Associazione dell'industria lattiera Svizzera
VS	Cantone del Vallese
VSLF	Verband Schweizerischen Lack- und Farbenindustrie – Unione svizzera dell'industria delle vernici e pitture
VSZ	Verband Schweizerische Ziegelindustrie - Swissbrick – Associazione svizzera dell'industria della terracotta
WBB	Walliser Bergbahnen
WKK	Impianti di cogenerazione di energia elettrica e termica
WSL	Istituto federale di ricerca per la foresta, la neve e il paesaggio
ZG	Cantone di Zugo
ZH	Cantone di Zurigo

A2 Elenco dei partecipanti

Cantoni e Comuni (31)

Cantone di Appenzello Esterno

Cantone di Appenzello Interno

Cantone di Argovia

Cantone di Basilea Campagna

Cantone di Basilea Città

Cantone di Berna

Cantone di Friburgo

Cantone di Ginevra

Cantone del Giura

Cantone di Glarona

Cantone dei Grigioni

Cantone di Lucerna

Cantone di Neuchâtel

Cantone di Nidvaldo

Cantone di Obvaldo

Cantone di San Gallo

Cantone di Sciaffusa

Cantone di Soletta

Cantone di Svitto

Cantone del Ticino

Cantone di Turgovia

Cantone di Uri

Cantone del Vallese

Cantone di Vaud

Cantone di Zugo

Cantone di Zurigo

Città di Losanna

Città di Soletta

Città di Zurigo

Comune di Aeugst am Albis

Comune di Flühli Sörenberg

Conferenze, commissioni, associazioni dei Comuni (5)

Conferenza dei direttori cantonali dell'energia (CDE)

Conferenza dei governi dei cantoni alpini (CGCA)

Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCAP)

Associazione dei Comuni Svizzeri (ACS)

Unione delle città svizzere (UCS)

Partiti politici (10)

Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis (CSPO)

Giovani liberali radicali

Giovani verdi

I Verdi

Partito Borghese Democratico (PBD)

Partito Liberale Radicale (PLR)

Partito Popolare Democratico (PPD)

Partito Socialista (PS)

Partito verde liberale (PVL)

Unione democratica di centro (UDC)

Associazioni nazionali mantello dell'economia (16)

Centre Patronal

costruçõesvizzera – organizzazione nazionale della costruzione

economiesuisse – Federazione delle imprese svizzere

GastroSuisse

Hotelleriesuisse

Netzwerk für nachhaltiges Wirtschaften (öbu – Associazione per l'Economia Sostenibile)

Società Svizzera degli Impresari–Costruttori (SSIC)

swisscleantech

Swissmem

Swissmilk – Produttori Svizzeri di Latte (PSL)

Travail.Suisse

UIGEM – Groupement des grands consommateurs romands

Unione sindacale svizzera (USS)

Unione svizzera dei contadini (USC)

Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)

Uspi Suisse – Union suisse des professionnels de l'immobilier

Economia energetica e organizzazioni attive nell'ambito della politica energetica (35)

Agenzia per le energie rinnovabili e l'efficienza energetica (AEE)
 Associazione Città dell'energia (Città dell'energia)
 Associazione delle aziende elettriche svizzere (AES)
 Associazione mantello dei gestori svizzeri di rete (elettriche) (DSV)
 Associazione mantello svizzera dei commercianti di combustibile (Swissoil)
 Associazione professionale svizzera delle pompe di calore (APP)
 Associazione svizzera dei professionisti dell'energia solare (Swissolar)
 Associazione svizzera dell'industria del gas (ASIG)
 BioFuels Svizzera – Associazione Svizzera dell'industria dei biocarburanti
 Biomasse Suisse (Biomassa Svizzera)
 Cleantech Agentur Schweiz (act – Agenzia Cleantech Svizzera)
 Energie 360° AG
 Energie Thun AG
 Energie Wasser Bern
 energie wasser luzern (ewl)
 Erdöl-Vereinigung (UP – Unione petrolifera)
 Forum svizzero dell'energia (FECH)
 Gasverbund Mittelland AG
 Genossenschaft Ökostrom Schweiz (Ökostrom Schweiz – Ökostrom Svizzera)
 Groupe E
 Industrielle Werke Basel (IWB)
 InfraWatt
 Interessengemeinschaft Energieintensive Branchen (IGEB – Comunità di interessi dei settori ad alta intensità energetica)
 Regio Energie Solothurn
 RegioGrid
 Schweizerische Energie-Stiftung (SES – Fondazione svizzera per l'energia)
 Schweizerischer Fachverband für Wärmekraftkopplung (Fachverband WKK – Associazione professionale svizzera per la cogenerazione forza-calore)
 Services Industriels de Genève (SIG)
 Società Svizzera per la Geotermia (SSG)
 Solar Agentur Schweiz
 swisselectric
 SwissElectricity
 Swisspower Netzwerk AG
 Verband Effiziente Energie Erzeugung (V3E)

Verband Fernwärme Schweiz (VFS - Associazione svizzera dei teleriscaldamenti)

Organizzazioni di trasporto privato e pubblico (13)

Associazione traffico e ambiente (ATA)

auto-schweiz

Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR)

Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt (Aerosuisse – Associazione mantello dell'aeronautica e del comparto aerospaziale svizzeri)

Ferrovie Federali Svizzere (FFS)

Funivie Svizzere (SBS)

Mobilità pedonale Svizzera (Fussverkehr Schweiz)

PRO VELO Svizzera

Stradasvizzera – Federazione stradale svizzera (FSS)

Swiss International Airport Association (SIAA)

Touring Club Svizzero (TCS)

Unione dei treni storici della Svizzera (HECH)

Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA)

Organizzazioni ambientaliste (13)

Alleanza climatica Svizzera

Association Climat Genève (ACG)

BirdLife Svizzera

fossil-free.ch

Grands-parents pour le climat – Klima-Grosseltern Schweiz

Greenpeace Schweiz (Greenpeace Svizzera)

Iniziativa delle Alpi (Alpen-Initiative Iniziativa da las alps)

Kirche und Umwelt (Oeku – Chiesa e ambiente)

KlimaSeniorinnen Schweiz

myblueplanet

Pro Natura

Stiftung Praktischer Umweltschutz (PUSCH – l'ambiente in pratica)

WWF Svizzera

Altre organizzazioni e associazioni (73)

Aargauischer Waldwirtschaftsverband (AWV)

Accademie svizzere delle scienze

Alliance Sud

Aqua Nostra Svizzera
Association vaudoise de promotion des métiers de la terre (Prométerre)
Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera italiana (ACSI)
Associazione Svizzera d'Assicurazioni (ASA)
Associazione Svizzera degli Istituti di Previdenza (ASIP)
Associazione svizzera e del Liechtenstein della tecnica della costruzione (Suissetec)
Associazione svizzera Imprenditori giardinieri (JardinSuisse)
Associazione Svizzera Inquilini (ASI)
Associazione Svizzera Proprietari Fondiari (APF)
Associazione Tecnica Svizzera (ATS – Swiss Engineering)
Bildungskoalition NGO
Bio Suisse
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)
Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie (CNCI)
Clean Fuel Now
Commercio Svizzera
Dachverband offene Kinder- und Jugendarbeit Schweiz (DOJ)
Economia svizzera del legno (Lignum)
Empa – Laboratorio federale di prova dei materiali e di ricerca
Energia legno Svizzera
Entwicklung Schweiz
Fédération des Entreprises Romandes (FER)
Fédération Romande des Consommateurs (FRC)
Fédération Romande Immobilière (FRI)
Federazione svizzera dei patriziati e delle corporazioni (FSPC)
First Climate Group
Fondazione per la protezione del clima e la compensazione di CO₂ (Klik)
Fondazione svizzera della Greina (FSG)
Fondazione svizzera per la cooperazione allo sviluppo (Swissaid)
Forum PMI
Gruppe der Schweizerische Gebäudetechnik-Industrie (GS GI – Gruppo dell'industria svizzera per la tecnica degli edifici)
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
Helvetas Swiss Intercooperation
Holzbau Svizzera (Holzbau Schweiz)
Holzindustrie Schweiz
hotelleriesuisse Grigioni (hotelleriesuisse Graubünden)

Initiative gegen den Klima-Schwindel (IKLIS – Iniziativa contro l'inganno del clima)

Interessensgemeinschaft Detailhandel Schweiz (IG DHS – Comunità d'interessi Commercio al dettaglio Svizzera – CI CDS)

Istituto federale di ricerca per la foresta, la neve e il paesaggio (WSL)

myclimate

Netzwerk Kinderrechte Schweiz (Rete svizzera diritti del bambino)

Nongovernmental International Panel on Climate Change (NIPCC)

Ökozentrum

Organisation der Schweizer Wirtschaft für Umweltschutz, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz (Eco Swiss – Organizzazione dell'economia svizzera per la protezione dell'ambiente, la sicurezza sul lavoro e la tutela della salute)

Organizzazione di Cooperazione internazionale dei cattolici della Svizzera (Sacrificio Quaresimale)

Parahotellerie Schweiz

Paul Scherrer Institut (Istituto Paul Scherrer)

Schweizer Käsespezialisten (Fromarte – Artigiani svizzero del formaggio)

Società svizzera degli ingegneri e degli architetti (SIA)

Società Svizzera dell'Industria del Gas e delle Acque (SSIGA)

Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung

South Pole Group

Stiftung für Konsumentenschutz (SKS – Fondazione per la protezione dei consumatori)

Stiftung Trigon

Swiss Beef

Swiss Sustainable Finance (SSF)

Textilverband Schweiz (TVS – Swiss Textiles)

Umweltfreisinnige Saint Galle (UFS)

Unione svizzera dei produttori di verdura (USPV)

Unione svizzera delle donne cattoliche (SKF)

Verband der schweizerischen Cementindustrie (Cemsuisse – Associazione Svizzera dell'industria del cemento)

Verband Schweizerische Ziegelindustrie (VSZ – Swissbrick – Associazione svizzera dell'industria della terracotta)

Verband Schweizerischen Lack- und Farbenindustrie (VSLF – Unione svizzera dell'industria delle vernici e pitture)

Verband Schweizerischer Isolierfirmen (Isolsuisse – Associazione delle aziende svizzere di isolamento)

Vereinigung der Schweizerischen Milchindustrie (VMI – Associazione dell'industria lattiera Svizzera)

Verein Senke Schweizer Holz (SHH – Associazione pozzi di carbonio legno svizzero)

WaldSchweiz (Associazione dei proprietari forestali)

Walliser Bergbahnen (WBB)

Wirtschaftsverband Chemie Pharma Biotech (scienceindustries – Associazione delle industrie chimiche, farmaceutiche, biotecniche)

Aziende e privati (60)

AG Ziegelwerke Muri
AGZ Ziegeleien AG
BASF Schweiz AG
Bell AG
business campaigning GmbH
Clariant Produkte AG
Coop
Dottikon Exclusive Synthesis AG
Emmi Schweiz AG
EMS-Chemie Holding AG
Energie Seeland AG
Energie Zürichsee Linth AG
Energy Center EPFL
Energy Center ETHZ
Erdgas Innerschwyz AG
Espace Real EstateHolding AG
Faktor-Plus KI GmbH
fenaco Genossenschaft
Flughafen Zürich AG
Flumroc AG
Gaznat SA
General Electric (Switzerland) GmbH
Genève aéroport
Handelskammer beider Basel (HKBB)
Hergiswiler Glas AG (Glasi)
Hermes Investment Management
IBAAarau AG
IBB Energie AG
ibk Industrielle Betriebe Kloten AG
IB Langenthal AG
Kalkfabrik Netstal AG (KFN)
Keller AG Ziegeleien
Kimberly-Clark GmbH

Lonza AG
Metall Service Menziken AG
Metoxit AG
Migros
MR-int – Michel de Rougemont Enterprise Consulting
Privati (5)
Rudolf Schmid AG
Saphirwerk AG
StWZ Energie AG
SwissFarmerPower Inwil AG (SFPI)
Swiss International Air Lines Ltd. (Swiss)
Swiss Krono AG
Swiss Steel AG
SWL Energie AG
Syngenta Crop Protection AG
Technische Betriebe Uzwil
Thomas Eiche GmbH
Valorec Services AG
Verband Aargauischer Stromversorger (VAS)
Werke am Zürichsee AG
Wynagas AG
Ziegeleien Freiburg & Lausanne AG (TFL)
Ziegelwerke Roggwil AG
ZZ Wancor AG

Totale dei partecipanti: 256