



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dell'ambiente UFAM
Divisione Clima

30 agosto 2022

Revisione della legge sul CO₂

**Rapporto sui risultati della procedura di con-
sultazione (17 dicembre 2021 – 4 aprile
2022)**

Numero d'incarto: UFAM-233.11-1861/3/8



1 Introduzione

La politica climatica della Svizzera viene sviluppata e aggiornata periodicamente in sintonia con gli impegni internazionali. Con la ratifica, il 6 ottobre 2017, dell'Accordo di Parigi, la Svizzera si è impegnata a livello internazionale a dimezzare le sue emissioni di gas serra entro il 2030 e a ridurle in media del 35 per cento negli anni 2021-2030 rispetto al 1990. Il Parlamento ha approvato questo obiettivo con decreto federale il 16 giugno 2017.¹ Per attuare questo impegno internazionale, il 1° dicembre 2017 il Consiglio federale ha presentato al Parlamento il messaggio concernente la revisione totale della legge del 23 dicembre 2011² sul CO₂ per fissare obiettivi e misure entro il 2030.³ Contro questa revisione totale⁴ decisa dal Parlamento il 25 settembre 2020 è stato indetto un referendum. Il 13 giugno 2021 il Popolo svizzero ha respinto il progetto con appena il 51,6 per cento di voti contrari.

Poiché senza una proroga della legge sul CO₂ scadrebbe l'esenzione dalla tassa sul CO₂ per le aziende e l'obbligo di compensare il CO₂, il 17 dicembre 2021 il Parlamento ha deciso, sulla base di un'iniziativa parlamentare della Commissione dell'ambiente, della pianificazione del territorio e dell'energia del Consiglio nazionale⁵, una revisione parziale della legge sul CO₂, che dopo la scadenza del termine referendario è entrata in vigore con effetto retroattivo all'inizio del 2022.

Gli obiettivi di riduzione cui la Svizzera si è impegnata nell'ambito dell'Accordo di Parigi rimangono vincolanti anche dopo il rifiuto alle urne della revisione totale della legge sul CO₂. Tuttavia, mancano le misure per raggiungere questi obiettivi. Alla luce di questo contesto, in applicazione dell'articolo 3 capoverso 5 della vigente legge sul CO₂, il Consiglio federale ha posto rapidamente in consultazione un progetto di revisione parziale della legge sul CO₂. Questo progetto deve sostituire nel 2024 la proroga della legge sul CO₂ decisa dal Parlamento il 17 dicembre 2021 e contiene inoltre modifiche della legge del 30 settembre 2016 sull'energia⁶ (LEne), del 21 giugno 1996 sull'imposizione degli oli minerali⁷ (LIOM), del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente⁸ (LPAmb), del 21 dicembre 1948 sulla navigazione aerea⁹ (LNA) e del 19 dicembre 1997 sulla tassa sul traffico pesante¹⁰ (LTTP). La procedura di consultazione è durata dal 17 dicembre 2021 al 4 aprile 2022. Il presente rapporto riassume le prese di posizione pervenute in merito alla revisione parziale.

2 Panoramica delle prese di posizione

Complessivamente sono state inoltrate 252 prese di posizione, di cui 103 provenienti da organizzazioni invitate, 146 da organizzazioni non invitate esplicitamente e tre da privati. Dai Cantoni sono pervenute 25 prese di posizione. Hanno inoltre partecipato 7 partiti rappresentati nell'Assemblea federale, l'Associazione dei Comuni Svizzeri, l'Unione delle città svizzere, la SAB, 7 associazioni mantello dell'economia e 61 altri partecipanti invitati (ad es. AEnEc, Act, associazioni economiche, dei trasporti e ambientaliste). Per quanto riguarda i 146 partecipanti non invitati esplicitamente, si tratta anche di associazioni di interesse di settori economici, camere di commercio, associazioni ambientaliste e imprese individuali. La EICom ha comunicato di non avere osservazioni sul progetto, mentre l'Unione padronale svizzera e la Fédération romande des consommateurs rinunciano a prendere posizione.

¹ FF 2017 4281

² RS 641.71

³ FF2018 247

⁴ FF2020 7847

⁵ Iv. pa. 21.477 CAPTE-N. Prorogare l'obiettivo di riduzione dell'attuale legge sul CO₂

⁶ RS 730.0

⁷ RS 641.61

⁸ RS 814.01

⁹ RS 748.0

¹⁰ RS 641.81

Numerosi partecipanti si associano del tutto o in parte ad altre prese di posizione. Ad esempio, varie sezioni cantonali di Patrimonio svizzero hanno inoltrato proposte identiche a quella di Patrimonio svizzero¹¹. Varie organizzazioni hanno inoltrato prese di posizione completamente o ampiamente identiche a quella dell'*Alleanza climatica*¹². Questa presa di posizione viene inoltre sostenuta esplicitamente dalla SSES e dall'Associazione dei piccoli contadini, che tuttavia hanno inoltrato prese di posizione proprie. L'*USS* e *umverkehR* sostengono molte delle proposte e misure dei *membri dell'Alleanza climatica*¹³ e *umverkehR*, inoltre, quella della COTAS. Alcune associazioni cantonali dei contadini hanno inoltrato una presa di posizione ampiamente uguale a quella dell'*USC*.¹⁴ I Cantoni *LU*, *SO*, *SH* e *NE* sostengono la presa di posizione congiunta della *Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA), della Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP)* e della *Conferenza dei direttori cantonali dell'energia (EnDK)*.¹⁵ Anche il Cantone *ZH* si associa alla *DCPA*, fatta eccezione per le spiegazioni relative all'articolo 41 e della modifica della LIOM. Il Cantone *VS* sostiene la presa di posizione della *CGCA* e quella della *SAB*. Il *Consiglio dei PF* sostiene la presa di posizione delle *Accademie svizzere delle scienze*. L'*asep* si associa senza riserve alla posizione della *SIA*. *Entwicklung Schweiz* e la *VZI* appoggiano la presa di posizione di *costruionesvizzera*. *Genève Aéroport* e l'*AFS* sostengono la presa di posizione della *Flughafen Zürich AG*. Dal canto suo, la *Flughafen Zürich AG* sostiene le posizioni di *economiesuisse*, *Aerosuisse* e *SIAA*. La *Posta SA* sostiene i punti di vista dell'*UTP*. *Gaznat*, *POWERLOOP*, *Swissgas* e *Transitgas AG* concordano con la presa di posizione dell'*ASIG*. *Carbura* si associa alle richieste principali e subordinate di *Avenergy* e *POWER-LOOP* rimanda alla presa di posizione di *Swisspower AG*.

3 Valutazione complessiva del progetto

L'*Alleanza del Centro* e il *pvl* sostengono la procedura graduale adottata con il progetto nella politica climatica nel contesto della respinta revisione totale di giugno 2021. Il Cantone *GR* sostiene il progetto come soluzione transitoria e si attende maggiore efficacia in occasione della prossima revisione. Secondo la sua presa di posizione, anche il Cantone *AG* accoglie con favore il progetto come «soluzione transitoria fino al 2024». Il *PLR* sostiene il progetto, in particolare con riferimento alla flessibilità nel raggiungimento degli obiettivi e alla rinuncia a nuove tasse. Il Cantone *NE* accoglie con favore il progetto nonché il suo approccio pragmatico e auspica che non si debba ricorrere in misura troppo marcata a compensazioni all'estero. Il progetto viene approvato quantomeno di principio da circa 80 altri partecipanti alla consultazione. Tra questi vi sono la maggioranza dei Cantoni (*ZH*, *BE*, *UR*, *SZ*, *NW*, *GL*, *ZG*, *SO*, *BL*, *AI*, *SG*, *AG*, *TI*, *VD* e *VS*), organizzazioni del trasporto aereo e terrestre (ad es. *ASTAG*, *Aviationsuisse*, *LITRA*, *Swissrail*, *UTP* e *VFAS*), organizzazioni dell'economia (ad es. *economiesuisse*, *AEnEc*, *metal.suisse* e *suissetec*) nonché rappresentati del settore dell'energia elettrica, delle energie rinnovabili e della tecnica degli edifici (ad es. *Biomasse Suisse*, *Geothermie Schweiz*, *InfraWatt*, *SVUT ed Energia legno Svizzera*, *Swisspower AG* e *VFS*). A questi si aggiungono *Consiglio dei PF*, *Giovani del centro Svizzera*, *Prométerre*, *ASB*, *Associazione dei Comuni*, *USPI*, *Varo Energy*, *Associazione svizzera per la protezione del clima*, *USPV* e *BoscoSvizzero*.¹⁶ L'*ACS*, *auto-schweiz* e *strasseschweiz* sostengono la proposta del Consiglio federale a condizione che venga stralciato l'obbligo di miscelazione di carburanti rinnovabili.

¹¹ Si tratta di: *Aargauer Heimatschutz*, *Berner Heimatschutz*, *Heimatschutz Basel*, *Heimatschutz Schaffhausen*, *Innerschweizer Heimatschutz*, *Solothurner Heimatschutz*, *Thurgauer Heimatschutz* e *Zürcher Heimatschutz*. Per una migliore leggibilità queste organizzazioni sono riassunte nel termine «*membri di Patrimonio Svizzero*».

¹² Oltre ai membri dell'*Alleanza climatica*, anche altre organizzazioni hanno inoltrato prese di posizione praticamente identiche. Per una migliore leggibilità, questo gruppo viene indicato nel rapporto sui risultati come «*membri dell'Alleanza climatica*». Ne fanno parte la stessa *Alleanza climatica* nonché *MpA*, *Alliance Sud*, *Iniziativa delle Alpi*, *Association Climat Genève*, *Campax*, *Gewerbeverein*, *Azione Quaresimale*, *Greenpeace*, *Heks*, *Helvetas*, *Grands-parents pour le climat*, *Associazione svizzera per la protezione del clima*, *Naturfreunde Schweiz*, *oeku*, *Pro Velo*, *Pro Natura*, *Protect Our Winters*, *PUSCH*, *FSE*, *Solarspar*, *Fondazione per la protezione dei consumatori*, *Swissaid*, *terre des hommes* e *WWF*. Per le differenze tra i pareri inoltrati si rimanda alle prese di posizione.

¹³ Secondo le prese di posizione sostengono i pareri delle organizzazioni membro di *Alleanza per l'ambiente*. Le organizzazioni membro che hanno partecipato alla consultazione hanno inoltrato la presa di posizione dell'*Alleanza climatica*.

¹⁴ Si tratta dell'*Unione dei contadini di Appenzello Esterno*, *le prese di posizione congiunte delle Unioni dei contadini di Nidvaldo*, *Obvaldo e Uri*, *dell'Unione dei contadini bernesi*, *della Commissione dei giovani agricoltori* e dell'*Unione dei contadini sangallesi*. Le prese di posizione sono riassunte nel termine «*membri dell'USC*». Per le differenze tra i pareri inoltrati si rimanda alle prese di posizione.

¹⁵ Per una migliore leggibilità questa presa di posizione inoltrata congiuntamente viene indicata di seguito come quella della *DCPA*.

¹⁶ Il sostegno all'intero progetto non esclude la presentazione di proposte o il respingimento di singoli strumenti o articoli.

In particolare singoli membri dell'*Alleanza climatica* (*Alliance Sud, Iniziativa delle Alpi, Gewerbeverein, Azione Quaresimale, Naturfreunde Schweiz, oeku, Pro Velo Svizzera, Protect our Winters, PUSCH, FSE, Fondazione per la protezione dei consumatori, e WWF*) nonché *Arbeitsgruppe Christen + Energie, Carnot-Cournot-Netzwerk, Club Energia Svizzera, energie-wende-ja, PEV, FMS, APF, GPEV*, una persona privata, *UDC, TG, umverkehR* e la *Verein «Kettenreaktion»* respingono esplicitamente la legge. Mentre la maggior parte dei partecipanti ritiene il progetto troppo poco incisivo (cfr. sotto), *Arbeitsgruppe Christen + Energie* chiede una minore concentrazione sulla riduzione dell'intensità di CO₂ dell'economia svizzera e una maggiore ricerca per l'adattamento al cambiamento climatico. L'*APF* respinge il progetto in particolare a causa della competenza legislativa del Consiglio federale per quanto concerne gli obiettivi di riduzione e l'aumento della destinazione parzialmente vincolata della tassa sul CO₂. La *FMS* e l'*UDC* respingono il presente progetto, poiché lo ritengono inaccettabile per la classe media. *Verein «Kettenreaktion»* considera inidonea l'intera legge sul CO₂.

Sebbene ritengano che il progetto contiene buoni approcci, molti partecipanti (*ad es. i Cantoni LU, FR, BS, SH, GR, TG, VD, GE, JU; aeesuisse, PEV, Verdi, GISO*, una maggioranza dei membri dell'*Alleanza climatica, Ökostrom Svizzera, Partito Comunista, SEV, USS*, i membri di *Patrimonio Svizzero, SIA, PS, Unione delle città e Associazione svizzera per la protezione del clima*) lamentano tuttavia che il progetto non è sufficiente per raggiungere gli obiettivi della politica climatica (svizzera). Secondo *Coop e CI Commercio al dettaglio* il progetto è privo di qualsiasi ambizione. I Cantoni *BS, GR, VD, GE, JU* nonché *Centre Patronal, casafair, Alleanza del Centro, Entwicklung Schweiz, PEV, Losanna*, una persona privata *ASB, SEV, USS* e *VZI* sottolineano la necessità di misure supplementari. *EIT.swiss* afferma che il progetto posto in consultazione ricorda un mosaico e *Ökostrom Schweiz* ha avuto l'impressione che si vogliano mollare le redini della protezione del clima.

Per il Cantone *LU*, i *Verdi, Giovani Verdi, PS* nonché *COTAS, Ökostrom Schweiz, UFS, VeFeF* e alcuni membri dell'*Alleanza climatica (Alliance Sud, Iniziativa delle Alpi, Gewerbeverein, Azione Quaresimale, Helvetas, Naturfreunde Schweiz, oeku, Pro Velo Svizzera, Protect our Winters, PUSCH, FSE, Fondazione per la protezione dei consumatori e WWF)* è sbagliato in particolare dipendere dalle compensazioni all'estero.

4 Osservazioni generali

Vari partecipanti accolgono con favore il fatto che dopo il rifiuto alle urne della revisione totale sia stato elaborato un nuovo progetto (*ad es. energie-wende-ja, GastroSuisse, pvl, La Posta SA, RKBM, USS, SEV, Unione delle città, suisselec, Swiss Association for Zero Emission Boat e UTP*).

La continuità nella politica climatica garantita dal progetto o la prosecuzione degli strumenti esistenti sono accolte favorevolmente dai Cantoni *ZH, BE, ZG, BL, SG, AG* nonché da *ACS, UPSA, Arxada AG, auto-schweiz, Axpo, DCPA, pvl, Lonza AG, scienceindustries e strasseschweiz*. Tuttavia, secondo *Energie 360°, Groupe E, Regio Energie Solothurn e ASIG* le misure specifiche per settore impediscono il necessario accoppiamento dei settori. La mancata apertura alle tecnologie viene spesso menzionata non solo nella valutazione generale del progetto, ma anche in singoli articoli (tra cui *Allianz Fossilfreie Logistik, AgorA, Biofuels Svizzera, Biomasse Suisse, Associazione Mobilità H2 Svizzera, Gaznat, H2 Energy AG, HotellerieSuisse, Powerloop, membri dell'USC e ASIG*). In particolare nel settore dei trasporti, ma anche in quello degli edifici, non si deve puntare unicamente sull'elettrificazione, poiché questo creerebbe problemi di sicurezza dell'approvvigionamento (*AgorA*).

Considerati i differenti prezzi del CO₂ nei settori, la *COMCO* fa notare che sarebbe opportuno indicare e considerare il rapporto costi-benefici dei vari strumenti, in particolare degli incentivi. Di parere simile è *CCL Schweiz*, secondo cui la verità dei costi e il principio di causalità per la correzione del fallimento del mercato dovrebbero essere il fulcro della politica climatica svizzera. Secondo *arv Baustoffrecycling*, la via intrapresa con la legge genera costi elevati con benefici ridotti ed elevata complessità, ragione per cui chiede più incentivi e meno obblighi. Il Cantone *NW*, l'*Aargauische Industrie- und Handelskammer, FER, GastroSuisse* e la *Zürcher Handelskammer* accolgono con favore il fatto che si rinunci all'introduzione di nuove tasse. L'*Aargauische Industrie- und Handelskammer*, la *DCPA* come pure

alcuni Cantoni (*BE, FR, BL, SG e AG*) sono favorevoli al fatto che la maggior parte dei mezzi generati ritorna nei settori interessati. Ma i *membri dell'USC* ritengono che questo principio non sia coerentemente rispettato. Invece degli strumenti specifici per settore, le organizzazioni *Aargauische Industrie- und Handelskammer, Axpo, Groupe E, SIA, AES* e la *COMCO* sarebbero favorevoli all'introduzione di un sistema di incentivazione basato sul mercato. Le *Accademie delle scienze* suggeriscono invece di estendere il sistema di scambio di quote di emissioni (SSQE) al settore dei trasporti e secondo *CCL Schweiz* nell'ambito degli sforzi dell'Unione europea (UE) occorre lavorare all'istituzione di un club del clima con una tassa sul CO₂ alle frontiere.

Secondo *ACS, UPSA, auto-schweiz e strasseschweiz*, la legge sul CO₂ dovrebbe creare incentivi positivi e promuovere l'innovazione, ma il presente progetto causa nel trasporto stradale privato costi maggiori di quelli della revisione totale bocciata. La *FMS* e l'*UDC* ritengono che a seguito del respingimento della revisione totale si devono stralciare tutte le misure che rendono più costosi i carburanti e i combustibili. Per alcuni partecipanti, (tra cui i *Verdi*) occorrerebbe invece riprendere le misure non discusse contenute nella revisione totale. Ad esempio, il *pvl* e i *Giovani del centro Svizzera* propongono l'accumulo di un fondo per il clima. Le organizzazioni *Aargauische Industrie- und Handelskammer, Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie* e il Cantone *OW* ritengono che la consultazione tiene conto del risultato del voto sulla revisione totale della legge sul CO₂. I *membri dell'Alleanza climatica, il PS, l'asep e swisscleantech* raccomandano inoltre di vincolare il ricavato delle sanzioni di tutti gli strumenti proposti per finanziare altri strumenti di incentivazione. Inoltre chiedono di vietare la pubblicità per i prodotti a partire da una determinata intensità di emissioni per franco. Per i *Verdi* e i *Giovani Verdi*, le misure della politica climatica dovrebbero essere maggiormente finanziate con fondi del bilancio generale della Confederazione.

Per le organizzazioni *Aargauische Industrie- und Handelskammer, aeesuisse, Carnot-Cournot-Netzwerk, Groupe E, Swisssolar, Verein «Kettenreaktion»* è altresì essenziale un migliore coordinamento con la politica energetica. Ma occorre considerare anche le interfacce con la politica della pianificazione territoriale (Cantoni *BE, FR e SO* nonché *aeesuisse, Società Svizzera degli Impresari Costruttori, Città di Zurigo, Unione delle città e FSPC*), della protezione dell'aria (Cantoni *BL e GE*) e di riduzione del rumore (*Genève Aéroport*). Per quanto concerne la sicurezza dell'approvvigionamento di energia elettrica, occorre promuovere la ricerca e la produzione di energie rinnovabili (*Centre Patronal, energie-wende-ja* e una *persona privata*) è autorizzare nuovamente la costruzione di centrali nucleari (*Carnot-Cournot-Netzwerk, Centre Patronal, Club Energia Svizzera e Verein «Kettenreaktion»*).

Vari partecipanti deplorano che il presente progetto non tiene praticamente conto dell'adattamento ai cambiamenti climatici. Occorre indicare con quali misure si deve raggiungere il singolo obiettivo (Cantoni *BE, SO* nonché *AgorA, Iniziativa delle Alpi e membri dell'USC*). A tale scopo i Cantoni *UR, GL, FR, AI, TI, VS, JU* e l'*Arbeitsgruppe Berggebiet*, la *CGCA* e il *SAB* propongono come contenitore un nuovo fondo per il clima da creare o il fondo per le tecnologie.

Per la *MpA* è importante dare la priorità alla riduzione delle emissioni e costruire sistemi di condotte per vettori energetici rinnovabili, invece di investire denaro nella cattura, nel trasporto e nel sequestro di emissioni di CO₂ (Carbon Capture and Storage; CCS). Per *Gaznat*, invece, il sostegno a progetti pilota nel settore CCS è importante e il Cantone *BL* attribuisce alla Confederazione la responsabilità per il coordinamento della pianificazione e della costruzione di pozzi e condotte di CO₂ nonché per la creazione delle relative basi legali. Per il Cantone *GE* lo stato delle conoscenze in questo ambito presso i Cantoni è insufficiente. Rispetto alle riduzioni delle emissioni e al CCS, le *Accademie delle scienze*, chiedono che la legge sul CO₂ contenga già definizioni e disciplinamenti riguardanti la computabilità delle tecnologie a emissioni negative (NET). Per promuovere le NET, i *membri dell'Alleanza climatica e l'asep* propongono un sistema che offra al contempo incentivi per la riduzione delle emissioni importate. Secondo *Climeworks, Verdi e Giovani verdi*, si dovrebbe prevedere l'incentivazione completa delle prestazioni dei pozzi di carbonio (anche a seguito della mozione 21.4333).

La CFIAR ha proposto di inserire nella legge sul CO₂ prescrizioni e misure per limitare le emissioni non solo di CO₂, ma anche di altri gas serra rilevanti, in particolare il metano e il gas esilarante. Parallelamente, alcuni singoli Cantoni (*ZH* e *GE*) e i *membri dell'Alleanza climatica* chiedono che sia rispettato il «Global Methane Pledge»¹⁷, che la Svizzera ha firmato nel novembre 2021.

Secondo i Cantoni *ZH* e *VD* occorre precisare le conseguenze del progetto per i Cantoni e secondo il *PS* e l'*ASI* occorre precisare gli effetti del progetto sulla disuguaglianza sociale.

5 Risultati principali ordinati per temi

Nei capitoli seguenti sono riportate le prese di posizione su singoli grandi ambiti tematici pervenute. Oltre agli obiettivi di riduzione, si tratta dei settori edifici, trasporto terrestre, trasporto aereo, industria, finanza e promozione dell'innovazione.

5.1 Obiettivi di riduzione

Gli obiettivi di riduzione sono accolti favorevolmente da organizzazioni connesse all'economia e dal *PLR*. Per alcuni partecipanti di colore politico diverso è importante che sia stabilita la tempistica dell'obiettivo di un saldo netto delle emissioni pari a zero. In particolare i partecipanti dell'area rosso-verde chiedono inoltre obiettivi finali e intermedi ambiziosi. Sussistono opinioni diverse per quanto concerne il livello della quota delle riduzioni di emissioni che occorre raggiungere con misure in Svizzera. Per i *membri dell'Alleanza climatica*, quelli dell'*USC*, alcuni Cantoni, il *PEV* e il *PS* la quota nazionale del 60 per cento è troppo bassa. Per contro, l'*USAM* non vuole definire alcuna quota nazionale. La possibilità sussidiaria da parte del Consiglio federale di acquistare attestati internazionali per raggiungere gli obiettivi di riduzione viene appoggiata da alcune organizzazioni dell'economia, mentre le organizzazioni ambientaliste si oppongono a questa disposizione.

5.2 Misure nel settore degli edifici

La disposizione proposta secondo cui per le costruzioni nuove sostitutive e gli edifici sottoposti a risanamenti energetici i Cantoni possono concedere un aumento dell'indice di sfruttamento viene valutata in modo critico dai Cantoni e alcuni partecipanti di area rosso-verde nonché del settore dell'architettura chiedono che si tenga conto delle emissioni grigie che si producono con l'edificazione di nuove costruzioni sostitutive. L'obbligo di notifica per la sostituzione di impianti per la produzione di calore viene invece accolto con favore da parte dei Cantoni e di partecipanti del settore della tecnica degli edifici, unitamente alla disposizione volta a migliorare la situazione dei dati nel Registro federale degli edifici e delle abitazioni (OREA). Gli ambienti economici (tra cui *economiesuisse*, *APF* e *USAM*) e l'*UDC* respingono sia l'obbligo di notifica che quello di consulenza, poiché rientrano nella sfera di competenza dei Cantoni o limitano la libertà economica. L'obbligo di consulenza viene respinto da quasi tutti i Cantoni.

Nel progetto posto in consultazione non era previsto di aumentare l'aliquota massima della tassa sul CO₂, che attualmente è pari a 120 franchi per tonnellata di CO₂. In particolare il *PEV*, il *pvl*, il *PS*, alcuni Cantoni nonché associazioni ambientaliste e organizzazioni professionali per le energie rinnovabili raccomandano un ulteriore sviluppo dello strumento. L'aumento della destinazione parzialmente vincolata della tassa sul CO₂ proposto dal Consiglio federale tra l'altro per il Programma Edifici viene invece sostenuto dalla maggior parte dei partecipanti. In particolare sono d'accordo molti dei Cantoni partecipanti, l'*Alleanza del Centro*, i partiti *PEV* e *PS*, alcune organizzazioni degli ambienti economici (tra cui l'*USAM*) e ambientaliste. Sono invece contro l'aumento della destinazione parzialmente vincolata il *PLR* e l'*UDC*, alcune organizzazioni economiche (come *economiesuisse* e *swissmem*), l'*APF* nonché alcuni sindacati (*SEV* e *Travail.Suisse*). Per quanto concerne l'aumento della destinazione parzialmente vincolata, i Cantoni hanno inoltrato richieste differenti in relazione ai fondi disponibili per l'ampliamento del Programma Edifici (tra cui la *D CPA* nonché i Cantoni *UR*, *GL*, *FR*, *SG*, *AG*) e sono in

¹⁷ Launch by United States, the European Union, and Partners of the Global Methane Pledge to Keep 1.5C Within Reach. Disponibile su www.ec.europa.eu > Tutte le notizie.

parte sostenuti dai rosso-verdi. Il *PLR*, invece, accoglie positivamente il fatto che il progetto posto in consultazione non prevede fondi supplementari per il Programma Edifici.

La maggioranza dei partecipanti è d'accordo con le altre destinazioni d'uso della tassa sul CO₂ proposte nel progetto posto in consultazione (cfr. capitolo 6.10), ma è del parere che i fondi previsti non siano sufficienti né per la promozione della sostituzione dei riscaldamenti (organizzazioni rosso-verdi e alcuni Cantoni), né per le reti termiche (alcuni Cantoni e le associazioni per le energie rinnovabili). Gli ambienti economici e agricoli, come pure i rappresentanti di organizzazioni per le energie rinnovabili, chiedono inoltre che, oltre alla geotermia, vengano promosse anche la produzione e l'immissione in rete di gas rinnovabili.

Poiché le riduzioni di emissioni nel settore degli edifici sono facili da attuare, molti partecipanti (tra cui *PEV*, *Verdi*, *membri dell'Alleanza climatica* e *PS*) ritengono che il progetto sia troppo poco incisivo in questo settore. Al di là del progetto posto in consultazione, per questo settore si chiedono obiettivi di riduzione ambiziosi, un divieto dei riscaldamenti fossili e/o valori limite per gli edifici simili a quelli contenuti nella revisione totale della legge sul CO₂ bocciata dal popolo nel 2021. Altre richieste riguardano la mancata utilizzazione del potenziale di ottimizzazione dell'esercizio e dell'efficienza (*KGTV* e *swissmem*), l'ulteriore sviluppo del CECE Plus in modo analogo al passaporto di ristrutturazione dell'UE (*membri dell'Alleanza climatica*) nonché l'accelerazione e la semplificazione della procedura per l'ottenimento della licenza di costruzione (organizzazioni connesse all'economia e rappresentanti del settore immobiliare). Oltre alla promozione, vengono proposti incentivi fiscali per risanamenti di edifici sostenibili (*PLR*, *Giovani del centro Svizzera* e *USPI*), o fondi di natura diversa (*pvl*, *Giovani del centro Svizzera*, *USPI* e *Associazione Green Building Svizzera*). Le organizzazioni per le energie rinnovabili e della tecnica degli edifici chiedono la creazione di prestiti per l'energia e la decarbonizzazione, che devono agevolare il finanziamento del capitale per gli investimenti in ristrutturazioni tramite prestiti a tasso conveniente.

5.3 Misure nel settore dei trasporti terrestri

Nell'ambito delle prescrizioni sulle emissioni per i nuovi veicoli viene chiesta una chiara conformità con i regolamenti dell'UE, in primo luogo seguendo il prima possibile i valori obiettivo attualmente in discussione nell'UE (*membri dell'Alleanza climatica* e *PS*); in secondo luogo prevedendo come nell'UE valori obiettivo per i veicoli commerciali pesanti (*PLR*, pochi Cantoni, *membri dell'Alleanza climatica*, *PS* e *swisscleantech*); e in terzo luogo, secondo i rappresentanti del settore automobilistico (*UPSA* e *auto-schweiz*, rinunciando a uno Swiss Finish più rigoroso anche per quanto riguarda le agevolazioni per il passaggio a nuovi valori obiettivo. Inoltre occorre vietare tempestivamente (ad es. 2030) l'omologazione di veicoli nuovi alimentati con carburanti fossili (tra l'altro *Verdi*, *membri dell'Alleanza climatica*, *PS* e *Città di Zurigo*) e, come previsto nella revisione totale respinta dal popolo nel giugno del 2021, computare l'immissione in commercio di carburanti sintetici alle emissioni di CO₂ dei parchi veicoli nuovi. Quest'ultima richiesta viene avanzata anche da rappresentanti dell'economia (*economiesuisse* e *USAM*) e del settore automobilistico (*ACS*, *auto-schweiz* e *strasseschweiz*) nonché dall'*ASIG*.

L'obbligo di immissione in commercio di carburanti rinnovabili (quota di riduzione) viene accolto favorevolmente solo da singoli partecipanti (*Accademie delle scienze*, *Synhelion*, *swisscleantech* e *AES*). Sono invece contrari sia i partecipanti di area rosso-verde (ad es. *Verdi*, *membri dell'Alleanza climatica* e *PS*) come pure i rappresentanti dei settori automobilistico e della logistica (tra cui *Allianz Fossilfreie Logistik*, *Biofuels Svizzera* e *strasseschweiz*). Alcuni partecipanti preferiscono mantenere le agevolazioni esistenti per l'imposta sugli oli minerali in combinazione con accelerazioni per progetti di compensazione volte a promuovere i carburanti rinnovabili (*Avenergy*, *UPSA* e *USC*). Vari operatori del settore automobilistico (*auto-schweiz* e *ASTAG*), del settore della logistica (*Allianz fossilfreie Logistik*) nonché l'*UDC* e *Ökostrom Schweiz* chiedono invece l'attuazione dell'iniziativa parlamentare (lv. pa.) 22.402, che mira a una combinazione di agevolazioni fiscali e una quota di riduzione.

Per quanto concerne le disposizioni relative all'obbligo di compensazione, l'accento era posto sulla quota nazionale: partecipanti dei settori dell'agricoltura e delle energie rinnovabili chiedono una

quota nazionale più elevata rispetto a quella menzionata nel rapporto esplicativo (ad es. *USC* e *aeesuisse*), alcuni di loro chiedono inoltre di inserire la quota nella legge. Gli stessi partecipanti, sostenuti dal *pvl*, chiedono anche un aumento dell'importo della sanzione in caso di mancato adempimento dell'obbligo di compensazione. In particolare l'*USC* accoglie con favore il mantenimento del supplemento di compensazione sui carburanti di 5 centesimi.

In varie misure di promozione nel settore dei trasporti i partecipanti riscontrano una mancanza di neutralità tecnologica. Mentre la promozione delle stazioni di ricarica per i veicoli elettrici viene approvata fondamentalmente dal settore automobilistico, dalle associazioni ambientaliste e da alcuni Cantoni, altri partecipanti, tra cui organizzazioni connesse all'economia (come *USAM*, *swissmem* e *ASIG*) e i *membri dell'USC* respingono la promozione a causa della mancata neutralità tecnologica o fanno dipendere un'eventuale consenso da una formulazione tecnologicamente neutrale. A ciò si aggiungono dubbi sull'impiego dei ricavi delle sanzioni che gli importatori di veicoli devono pagare in caso di superamento degli obiettivi individuali per i parchi di veicoli nuovi. Il *PLR*, gli ambienti economici, dell'energia e della logistica lamentano in particolare la mancanza di neutralità tecnologica anche in relazione alla modifica della LTTP. Lo stesso vale per la promozione di tecnologie di propulsione CO₂ neutrali nei trasporti pubblici stradali e navali, che viene accolta con favore dalla maggioranza dei Cantoni partecipanti nonché dall'*Alleanza del centro* e dalle organizzazioni del trasporto pubblico, ma viene respinta dagli ambienti economici (ad es. *economiesuisse*, *PLR* e *USAM*) nonché dall' *UDC*. Anche in questo caso la mancanza di neutralità tecnologica è uno dei principali punti critici (tra l'altro ambienti economici, *membri dell'USC*, *Unione delle città* e *swisscleantech*). Si lamenta anche l'insufficiente finanziamento della promozione rispetto alla proposta soppressione dell'esenzione dall'imposta sugli oli minerali per delle imprese di trasporto concessionate. La modifica della LIOM viene fondamentalmente sostenuta (ad es. *PLR*, *membri dell'Alleanza climatica PS* e *swisscleantech*), ma a condizione che per motivi finanziari la soppressione avvenga gradualmente (tra l'altro *Alleanza del Centro*, *Cantoni alpini* e *UTP*).

In relazione al trasporto ferroviario transfrontaliero di persone viene criticata la fonte di finanziamento. Mentre i partecipanti di area rosso-verde, alcuni Cantoni e le organizzazioni del trasporto pubblico propongono per il potenziamento di questa misura di sostegno, l'*UDC*, alcune associazioni economiche e il settore dell'aviazione la ritengono un sovvenzionamento trasversale e affermano che i ricavi delle aste dei diritti di emissione per gli aeromobili dovrebbero invece essere utilizzati per la riduzione delle emissioni nel trasporto aereo.

Per alcuni partecipanti degli ambienti economici e dell'aviazione è molto importante che in relazione alla modifica della LPAmb valgano in Svizzera gli stessi requisiti per i carburanti e i combustibili rinnovabili vigenti nell'UE e che si renda possibile il bilancio di massa all'importazione di questi vettori energetici (tra l'altro *Aerosuisse* e *economiesuisse*).

Alcuni partecipanti (ad es. i Cantoni *FR* e *GE* nonché *aeesuisse*, *USS* e *umverkehrR*) considerano troppo poco ambiziose le misure nel settore dei trasporti. Alcuni Cantoni e città lamentano l'assenza di misure per il trasferimento del traffico su mezzi di trasporto più rispettosi del clima. *CCL Schweiz*, *energie-wende-ja*, *pvl*, una *persona privata*, la *Città di Zurigo*, l'*Unione delle città* e l'*ATA* chiedono l'introduzione di una tassa d'incentivazione sui carburanti.

5.4 Misure nel trasporto aereo

La quota di miscelazione proposta per i carburanti per l'aviazione rinnovabili viene sostenuta tra l'altro da vari attori del settore dell'aviazione, organizzazioni connesse con l'economia e alcuni Cantoni (ad es. *Aviationsuisse*, *economiesuisse* e *PLR*), mentre viene criticata da pochi Cantoni e da *umverkehrR*. Le organizzazioni del settore dell'aviazione sottolineano che la quota di miscelazione deve orientarsi ove possibile a quella dell'UE (ad es. *Aerosuisse*, *Synhelion* e *swisscleantech*). Per i partecipanti dell'area rosso-verde (come *Verdi*, *membri dell'Alleanza climatica PS* e *umverkehrR*), la quota proposta

nel rapporto esplicativo è troppo bassa, mentre alcune organizzazioni, tra cui *Aerosuisse*, *economiesuisse* e *SIAA*, propongono in particolare di rendere flessibile l'adempimento delle quote e consentire lo scambio di certificati per carburanti per l'aviazione rinnovabili.

Alcuni partecipanti giudicano le misure nel settore dell'aviazione troppo poco incisive e anche in questo caso si chiedono misure volte a promuovere il trasferimento su mezzi di trasporto più rispettosi del clima (*Verdi* e pochi Cantoni). Misure come la tassa sui biglietti aerei e la tassa sull'aviazione generale dalla revisione totale vengono inoltre proposte in particolare dai *membri dell'Alleanza climatica* e del Cantone *JU*.

5.5 Misure nel settore industriale

La modifica riguardante il SSQE, in particolare l'ampliamento della partecipazione volontaria al SSQE, la conformità con le disposizioni dell'UE e l'inclusione di impianti CCS, sono stati valutati generalmente in modo positivo dalle organizzazioni connesse all'economia (tra cui *economiesuisse*, *scienceindustries* und *USAM*). Richieste sono state formulate tra l'altro in relazione alla gestione di centrali termoelettriche a combustibili fossili (*Alpiq*, *economiesuisse*, *Groupe E*, *USAM*).

Nel settore dell'aviazione del SSQE vengono chiesti (tra l'altro da *Aerosuisse*) grandi sforzi per evitare svantaggi concorrenziali nei confronti delle compagnie aeree non UE.

Secondo il progetto, l'esenzione dalla tassa sul CO₂ deve essere ora possibile per tutte le aziende con attività economiche che sottoscrivono un impegno di riduzione. Questa misura viene accolta con favore dal *PLR* e dagli ambienti economici (tra cui *CI Commercio al dettaglio*, *USAM* e *swisscleantech*). Sussistono contrasti in relazione alla domanda se l'impegno di riduzione deve essere disponibile anche per le imprese immobiliari e della mobilità; le aziende elettriche (tra cui l'*AES*) sono favorevoli, mentre vari Cantoni sono contrari. Sono pervenute molte richieste in merito alla nuova condizione proposta, secondo cui le aziende con impegno di riduzione devono dimostrare in maniera credibile come ridurranno le loro emissioni derivanti da combustibili fossili entro il 2040. Questa condizione viene respinta in generale da alcuni partecipanti degli ambienti economici (ad es. *economiesuisse* e *USAM*), mentre altri chiedono di allentarla temporaneamente (tra cui *AEnEc*, *GGs*, *swisscleantech* e *swissmem*). La scadenza degli impegni di riduzione fissata per il 2040 è ritenuta troppo tardiva dai *membri dell'Alleanza climatica* e dal *PS*, è invece accolta positivamente da vari Cantoni, ma è considerata troppo precoce dai partecipanti degli ambienti economici.

Il fatto che le imprese con un impegno di riduzione devono essere escluse dalla redistribuzione dei fondi derivanti dalla tassa sul CO₂ è contestato dagli ambienti economici (tra cui *economiesuisse*, *CI Commercio al dettaglio* e *USAM*), mentre i partecipanti rosso-verdi (*come Verdi*, *membri dell'Alleanza climatica*, *PS*, *USS* e *anche PEV*) chiedono di estendere l'esclusione dalla redistribuzione anche alle imprese SSQE

Per il *pvl*, i *Verdi*, il *PS* nonché le organizzazioni ambientaliste e l'*ewz* occorre eliminare il trattamento speciale riservato agli impianti di cogenerazione forza-calore (impianti CFC) per quanto concerne la restituzione della tassa sul CO₂. Secondo le associazioni economiche e *Regio Energie Solothurn*, invece, la restituzione deve avvenire a prescindere dalle prestazioni degli ICFC.

Al di là del progetto posto in consultazione, per alcuni rappresentanti dell'economia (come *cemsuisse*, *IGEB*, *USAM*) è importante che oltre ai privati devono ridurre le loro emissioni anche le imprese di diritto pubblico, mentre per altri (tra cui *IGEB* e *metal.suisse*) è importante che in Svizzera le riduzioni di emissioni nelle imprese SSQE vengano sostenute come nell'UE. Alcuni partecipanti rosso-verdi (in particolare il *PS* e i *membri dell'Alleanza climatica*) chiedono invece la rielaborazione e l'inasprimento degli accordi settoriali con gli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani (IIRU).

5.6 Settore finanziario

La proposta disposizione concernente la verifica dei rischi finanziari legati al clima viene accolta con favore tra l'altro dai partecipanti del settore finanziario (*ASB*) e dal *PLR*, mentre viene respinta perché è ritenuta insufficiente (ad es. Cantone *ZH*, *Losanna* e *Partito Comunista*) e anche non necessaria (*USAM* e *UDC*). Tra altri, le organizzazioni rosso-verdi chiedono ulteriori disciplinamenti del settore finanziario (*pvl*, *Verdi* e *membri dell'Alleanza climatica*).

5.7 Promozione dell'innovazione

La *LEne* viene discussa poco. I *membri dell'Alleanza climatica* e il *PS* chiedono tuttavia di riprendere la formulazione così come è stata adottata dal Parlamento.

6 Riscontri relativi alle singole disposizioni

Nei seguenti sottocapitoli sono riportati i riscontri relativi alle singole disposizioni seguendo il corso del progetto di atto normativo.

6.1 Disposizioni generali (art. 1-8)

Articolo 1

Il Cantone *SH*, l'*ASB* e l'*arv Baustoffrecycling* accolgono positivamente la formulazione dell'articolo sullo scopo generale. L'*ASIG* ritiene la sua nuova formulazione discutibile e non chiara, poiché, come in precedenza, la legge ha come obiettivo la riduzione delle emissioni di CO₂. *Travail.Suisse* ritiene che la Svizzera dovrebbe puntare su un aumento della temperatura pari a massimo 1,5 °C. *AgorA*, *Iniziativa delle Alpi* e il Cantone *BE* deplorano che, sebbene l'adattamento ai cambiamenti climatici sia sancito nell'articolo sullo scopo generale, non viene proposta alcuna misura in tal senso. Per lo stesso motivo la *Città di Zurigo* prende in considerazione lo stralcio delle rispettive lettere. Alcuni partecipanti ritengono troppo imprecisa la formulazione per raggiungere un saldo netto delle emissioni pari a zero nell'articolo 1 capoverso 2. *Travail.Suisse* fa notare che la formulazione non è comprensibile. La *FMS* e l'*UDC* ritengono inammissibile ed estremamente fuorviante il fatto che non venga fissato l'orizzonte temporale per un saldo netto delle emissioni pari a zero. I Cantoni *GR*, *AG* nonché *Alpiq*, *ewz*, *Groupe E*, *Giovani del centro Svizzera*, *Losanna*, *Città di Zurigo*, *Unione delle città*, *Associazione dei produttori di H2* e *AES* chiedono di concretizzare che il saldo netto delle emissioni pari a zero deve essere raggiunto entro il 2050. Il Cantone *VD* chiede che sia definita la «capacità di immagazzinamento», per chiarire se l'articolo 1 capoverso 2 lettera a può essere raggiunto, oltre che con i pozzi di carbonio naturali, anche con il sequestro tecnico. Il *pvl* e la *Città di Zurigo* chiedono di precisare, analogamente alla definizione del Comitato intergovernativo sui cambiamenti climatici (IPCC), che le emissioni di gas serra devono essere ridotte a un livello che non superi la capacità di immagazzinamento dei pozzi di carbonio «antropici». La *FMS* e l'*UDC* sono del parere che il dover orientare i flussi di mezzi finanziari al raggiungimento degli obiettivi climatici (art. 1. cpv. 2 lett. b) è un'interpretazione esagerata e insostenibile degli obiettivi dell'Accordo di Parigi. *GastroSuisse* e l'*USAM* chiedono di stralciare questa lettera, poiché si riferisce solo alla cooperazione allo sviluppo. Il Cantone *FR* e *Travail.Suisse*, invece, apprezzano questa formulazione e auspicano un'attuazione concreta nella legge sul CO₂. Le organizzazioni *ACS*, *UPSA*, *auto-schweiz*, *Biofuels Schweiz*, *EIT.swiss*, *GastroSuisse*, *Lidl Svizzera*, *USAM* e *strasse-schweiz* chiedono di sancire inoltre nella legge che le misure devono essere strutturate in modo tecnologicamente neutrale.

Articolo 2

Nell'articolo 2 vengono definiti termini importanti della legge sul CO₂. Le *Accademie delle scienze* fanno notare che la definizione e l'uso del termine «carburanti» non sono uniformi. L'*Empa* propone di ampliare la definizione di carburanti con «fossili» o «vettori energetici rinnovabili». Al contempo, *economiesuisse*, *Energie 360° AG*, *swisscleantech* e *ASIG* chiedono di distinguere tra carburanti fossili e non fossili, mentre *Clean Fuel Now* chiede definizioni separate per i carburanti rinnovabili, biogeni, sintetici e fossili. *Arxada AG*, *Lonza AG*, *scienceindustries* e *USAM* chiedono analoghe definizioni separate per «vettori energetici». Secondo la *Città di Zurigo*, occorre sancire che l'elettricità e l'idrogeno utilizzati

per la propulsione dei veicoli devono essere prodotti con energie rinnovabili. Dal canto loro, *Swissgas* e *Transitgas AG* chiedono che il gas naturale utilizzato per comprimere il gas naturale nei gasdotti di transito sia inserito esplicitamente nella definizione di carburanti.

Per quanto concerne la nuova definizione nell'articolo 2, *Avenergy*, *economiesuisse* e *KliK* propongono di precisare che solo il Consiglio federale o il competente dipartimento possono emettere attestati nazionali. Le definizioni di prestazioni dei pozzi di carbonio vengono inoltre sostenute dalla *DCPA*, dai Cantoni *GL*, *FR*, *SG*, *AG* nonché da *arv Baustoffrecycling*, *costruzione svizzera*, *cemsuisse*, *economiesuisse*, *IGEB*, e *metal.suisse*, con il Cantone *FR* che individua una necessità di precisazioni. Secondo il *pvl*, nel bilancio di gas serra deve essere computabile la riduzione non solo del CO₂, ma di tutti gli altri gas serra. Il Cantone *VD* chiede di differenziare più chiaramente le NET dalle riduzioni di emissioni, tenere conto dell'interazione tra mercati regolamentati e mercati volontari e garantire la permanenza dei pozzi di carbonio. Inoltre, auspica un lavoro di disciplinamento completo per le NET che distingua anche tra pozzi nazionali e internazionali. La *DCPA*, appoggiata dai Cantoni *GL*, *FR*, *SG* e *AG* nonché da una *persona privata*, accoglie con favore anche la definizione di protezione del clima. I Cantoni *SH* e *TG* chiedono che a livello cantonale siano utilizzati a scopo di sensibilizzazione sia «protezione del clima» che «adattamento ai cambiamenti climatici». Secondo *Holzbau Schweiz*, occorre riportare la sostituzione di materiali da costruzione e vettori energetici fossili con il legno come componente supplementare della protezione del clima. *Arxada AG*, *Clean Fuel Now*, *economiesuisse*, *Lonza AG*, *scienceindustries* e *swissmem* fanno notare che mancano le definizioni di emissioni di CO₂ ed emissioni di gas serra e suggeriscono di differenziare se le emissioni producono o meno effetti sul clima. Inoltre, *swisscleantech* propone una definizione di impianti CFC.

Articolo 3

Gli obiettivi di riduzione proposti nell'articolo 3 vengono sostenuti da *CFIAR*, *PLR*, *Handelskammer beider Basel*, *Holzbau Schweiz*, *Lidl Svizzera*, *Regio Energie Solothurn*, *membri dell'USC*, *Pozzi di carbonio legno svizzero*, *USAM*, *suissetec*, *Swiss Krono AG* e *ASIG*. Per chiarire i limiti di sistema, il Cantone *GR* propone di precisare che gli obiettivi di riduzione si riferiscono alle emissioni della Svizzera.

Secondo il Cantone *TG*, gli obiettivi di riduzione devono essere integrati con l'obiettivo di un saldo netto delle emissioni pari a zero nonché con obiettivi medi per i periodi 2031-2040 e 2041-2050 e *Groupe E*, la *Città di Zurigo* l'*Unione delle città* e l'*Associazione dei produttori di H2* propongono di fissare obiettivi di riduzione fino al 2040 e fino al 2050. Il Cantone *JU* nonché *Azione Quaresimale*, *Città di Zurigo*, *Unione delle città*, *asep*, *swisscleantech*, *Travail.Suisse*, *UFS* e *Associazione svizzera per la protezione del clima* chiedono obiettivi più ambiziosi. Il Cantone *JU* chiede inoltre obiettivi per i singoli gas serra, poiché in questo modo si tiene maggiormente conto degli obiettivi climatici in altre politiche settoriali. Anche per *energie-wende-ja* e le *persone private* che hanno partecipato alla consultazione gli obiettivi del progetto corrispondono al minimo. Secondo la *SIA*, la Svizzera deve ridurre le proprie emissioni del 60 per cento entro il 2030, mentre *umverkehR* chiede per il 2030 un obiettivo di riduzione dell'80 per cento e nei trasporti (compreso il trasporto aereo) una riduzione del 100 per cento. Secondo i *Verdi* e i *Giovani Verdi*, la Svizzera deve raggiungere un saldo netto delle emissioni pari a zero già entro il 2030 e al più tardi entro il 2040 la positività climatica. *Losanna* non comprende il calcolo dell'obiettivo medio nell'articolo 3 capoverso 1 e fa notare che il periodo per questo obiettivo non corrisponde a quello della legge. Di conseguenza, l'obiettivo medio deve essere riformulato o cancellato. Anche una *persona privata* individua un errore nel calcolo degli obiettivi di riduzione.

La *DCPA*, i Cantoni *GL*, *FR*, *BL*, *SG*, *AG*, *TI*, e *VD* nonché *Swiss Krono AG* apprezzano la possibilità di fissare obiettivi settoriali nell'articolo 3 capoverso 1^{bis}. A loro avviso, se questa opzione viene utilizzata, occorre fissare obiettivi settoriali per tutti i settori e per il medesimo periodo di riferimento. La *Città di Zurigo* e una *persona privata* vogliono impegnare il Consiglio federale a fissare obiettivi settoriali. Per essere sicuri che venga raggiunto l'obiettivo generale, le *Accademie delle scienze* suggeriscono di tenere conto del potenziale di riduzione dei settori solo nella ripartizione dell'obiettivo generale sui settori, ma non per la definizione dei singoli obiettivi settoriali. La *CI Commercio al dettaglio* nonché *Coop* e *Migros* si aspettano invece che i settori siano soggetti all'obbligo in proporzione al totale delle loro

emissioni. Secondo i *membri dell'Alleanza climatica*, il *PS*, la *SSES* e l'*asep*, per gli obiettivi settoriali deve essere garantita l'equivalenza con altri strumenti. L'*APF* chiede invece di stralciare l'articolo 3 capoversi 1, 1^{bis} e 1^{ter}, poiché in caso di obiettivi settoriali il settore degli edifici sarebbe soggetto all'obbligo in modo sproporzionato. Inoltre, la *FMS* e l'*UDC* ritengono che dal punto di vista della democrazia sarebbe preoccupante delegare al Consiglio federale la competenza legislativa in materia di obiettivi settoriali e intermedi. Sulla stessa linea è anche la richiesta di stralciare l'articolo 3 capoverso 1^{bis} avanzata da *Arxada AG*, *Centre Patronal*, *economiesuisse*, *HotellerieSuisse*, *Lonza AG*, *scienceindustries*, *swissmem* e *USPI*. Se questa richiesta non venisse accolta, all'atto della definizione degli obiettivi intermedi si dovrebbe assolutamente tenere conto delle prestazioni preliminari e del potenziale di riduzione economicamente realizzabile. Al contempo si dovrebbe fare attenzione alla neutralità tecnologica, una richiesta avallata anche da *Regio Energie Solothurn*, *Unione delle città* e *ASIG*. Anche i *membri dell'USC* attribuiscono grande importanza al potenziale di riduzione economicamente realizzabile. Una *persona privata* fa osservare che la considerazione del potenziale economicamente realizzabile limita troppo il raggiungimento degli obiettivi. *Transitgas AG* chiede di precisare che gli obiettivi settoriali sono obiettivi supplementari non meno importanti degli obiettivi generali, mentre *SVUT ed Energia legno Svizzera* propongono un monitoraggio annuale del raggiungimento degli obiettivi.

In merito alla quota delle riduzioni che deve essere raggiunta mediante l'adozione di misure in Svizzera sussistono opinioni divergenti: L'*USAM* vuole stralciare il capoverso 1^{ter}, poiché ritiene che per l'impatto sul clima non ha alcuna importanza dove vengono realizzate le riduzioni, purché sia possibile escludere un doppio conteggio. I *membri dell'Alleanza climatica*, *SIA*, *PS SSES* e *asep*, chiedono invece di puntare completamente su misure in Svizzera. Una richiesta simile è stata espressa anche dalla *Città di Zurigo*. L'organizzazione *aeesuisse* chiede una quota nazionale di almeno il 75 per cento, e questa richiesta viene sostenuta dai Cantoni *BE*, *FR*, *VD*, *GE*, *JU* nonché da *Berner Bauernverband*, *Biomasse Suisse*, *PEV*, *InfraWatt*, *PGE*, *Ökostrom*, *suissetec*, *swisscleantech*, *swissolar* e *Travail.Suisse*, *energie-wende-ja* e *Losanna* sono a favore di una quota nazionale quanto più alta possibile e anche per l'*Unione delle città* la quota indicata nel rapporto esplicativo non è sufficientemente alta. La *Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie* e la *FER*, invece, la giudicano corretta. Gli *UFS* propongono l'obbligo di una quota nazionale di almeno il 45 per cento. Il Cantone *LU* e *GastroSuisse* chiedono in generale di fissare una quota nazionale nella legge, mentre l'*Aargauische Industrie- und Handelskammer* e il *PLR* accolgono con favore il fatto che nella legge non è stata definita alcuna quota nazionale e al proposito ritengono che si debba operare a livello di ordinanza con valori di riferimento. Anche *ISOLSUISSE*, *Lignum*, *Regio Energie Solothurn*, *Pozzi di carbonio legno svizzero*, *Swiss Krono AG* e *ASIG* accolgono positivamente il disciplinamento proposto nel progetto. Una *persona privata* desidera che il Consiglio federale sia obbligato a fissare una quota nazionale, che dovrà essere poi approvata dal Parlamento.

I *membri dell'Alleanza climatica*, il *PS*, la *SSES* e l'*asep* chiedono inoltre che le riduzioni di emissioni all'estero finanziate dalla Svizzera non vengano computate all'obiettivo di riduzione della Svizzera, ma che corrispondano almeno alle emissioni che la Svizzera ha concausato all'estero. Un'integrazione in tal senso viene chiesta anche dalla *Città di Zurigo* e dall'*Unione delle città*. La *SIA* valuta la quantità necessaria a 54 milioni di tonnellate di CO₂ equivalenti. A seguito della responsabilità climatica della Svizzera, occorre immettere ulteriori mezzi finanziari della Confederazione nel finanziamento per il clima (*Verdi*, *Giovani Verdi* e *membri dell'Alleanza climatica*).

Per *Groupe E*, *Losanna* e *AES* è importante che il vigente articolo 3 capoverso 5 rimanga in vigore anche in futuro. Esso obbliga il Consiglio federale a proporre tempestivamente soluzioni successive.

Articolo 4

L'*Associazione dei Comuni* vuole che contribuiscano al raggiungimento degli obiettivi di riduzione anche misure in altre legislazioni, ragione per cui chiede di stralciare l'articolo 4 capoverso. Una serie di partecipanti chiede che altre legislazioni contribuiscano non solo a ridurre le emissioni di gas serra, ma anche ad aumentare le prestazioni dei pozzi di carbonio. Questa integrazione nell'articolo 4 capoverso

2 viene chiesta dai *membri dell'Alleanza climatica* nonché da *PS*, *SSES* e *swisscleantech*. Secondo i summenzionati partecipanti nonché la *MpA* ed *energie-wende-ja*, anche il settore dei rifiuti e quello finanziario devono contribuire con misure al raggiungimento degli obiettivi di riduzione. Questi partecipanti, al pari di *Coop*, *pvl*, *CI Commercio al dettaglio*, *Associazione dei piccoli contadini*, *Migros* e dei Cantoni *SO*, *TG* e *VD*, deplorano la mancata considerazione dell'agricoltura nel progetto. Quest'ultimo aspetto è importante anche per il Cantone *GR*, che suggerisce di prendere in esame eventuali incentivi nel sistema dei pagamenti diretti.

I Cantoni *SH* e *GR* nonché le *Accademie delle scienze* fanno notare che, a causa del necessario acquisto di attestati internazionali di cui all'articolo 4 capoverso 5, il progetto non rispetta il principio di causalità, poiché in ultima analisi sarebbero i contribuenti a doversi assumere i costi. Il progetto comporterebbe quindi un notevole rischio finanziario per la Confederazione e i contribuenti (*Accademie delle scienze* e *IPCCS*). Secondo il Cantone *FR*, il raggiungimento degli obiettivi con l'ausilio di compensazioni all'estero pone questioni di natura economica, giuridica ed etica. Secondo il Cantone *VD*, l'acquisto di attestati internazionali non dovrebbe valere come alternativa alle riduzioni di emissioni. Per la *Berner Bauernverband* e *Ökostrom Schweiz*, il ricorso agli attestati internazionali è in contrasto con una politica climatica credibile e autodeterminata, e il *PS* lo definisce «commercio delle indulgenze». Di conseguenza, occorre stralciare il capoverso e mantenere invece invariato l'articolo 5 della vigente legge. Lo stralcio dell'articolo 4 capoverso 5 viene chiesto anche dai *membri dell'Alleanza climatica* nonché da *SSES* e *UFS*. *Avenergy* ed *economiesuisse* sono favorevoli all'opzione di raggiungere l'obiettivo di riduzione mediante l'acquisto di attestati internazionali, poiché a loro avviso questa norma costituisce il presupposto per poter lasciare il supplemento di compensazione massimo a cinque centesimi per litro. Anche *KliK* accoglie con favore la disposizione e presume che l'acquisto sarà necessario. Il *IPCCS* raccomanda, tra l'altro a causa del rischio di costo, di limitare l'acquisto di certificati a massimo il 20 per cento della riduzione di emissioni necessaria. Il *pvl* accetta questa disposizione a titolo di soluzione transitoria. Secondo il Cantone *UR*, mancano scenari per le ripercussioni di questi disciplinamenti sulle risorse finanziarie e di personale della Confederazione e dei Cantoni e deplora che nel progetto non vengono indicate altre fonti di finanziamento diverse dal bilancio generale della Confederazione per l'acquisto delle compensazioni all'estero necessarie per raggiungere l'obiettivo. I Cantoni *BS* e *BL* chiedono un'altra fonte di finanziamento diversa dal bilancio generale della Confederazione.

Aerosuisse, *economiesuisse*, *Flughafen Zürich AG*, *Genève Aéroport*, *HotellerieSuisse*, *SIAA*, *FST*, *SWISS* ed *Edelweiss* chiedono di sancire in un capoverso 6 supplementare dell'articolo 4 che il Consiglio federale tiene conto, ove possibile, degli standard internazionali, in particolare di quelli dell'UE.

Articolo 5

L'articolo 5 sancisce che le riduzioni di emissioni e gli aumenti delle prestazioni dei pozzi di carbonio ottenuti possano essere computati una sola volta. Il *Club Energia Svizzera* e *Swiss Krono AG* accolgono positivamente la disposizione. Per il Cantone *JU* il computo unico è una condizione per la credibilità del sistema di compensazione e, pertanto, gli offerenti devono dichiarare il computo unico. Anche il Cantone *VD* accoglie con favore questo disciplinamento, ma si chiede come sia possibile verificare il computo unico considerati i numerosi offerenti privati e pubblici. Per *Swiss Krono AG* è invece importante che i progetti di compensazione esistenti abbiano la precedenza nella misura in cui i nuovi progetti di compensazione devono escludere comprovatamente il doppio conteggio con quelli esistenti e non il contrario. Le organizzazioni *costruionesvizzera*, *Holzbau Schweiz*, *Lignum* e *metal.suisse* chiedono di integrare la disposizione con prestazioni sostitutive. Le ultime due precisano che occorre tenere conto dei cicli di vita del legno.

Articolo 6

La compensazione all'estero nel quadro di attestati internazionali viene di per sé accolta con favore dalla *Zürcher Handelskammer*. Per evitare che agli attestati internazionali vengano posti requisiti specifici per la svizzera, *Arxada AG*, *Lonza AG* e *scienceindustries* propongono una formulazione alternativa. Anche per l'*USAM* è importante che in Svizzera si possano computare tutti gli attestati di cui all'ar-

articolo 6 dell'Accordo di Parigi, purché siano adempiuti i criteri qualitativi posti ai contenuti. *Travail.Suisse* ritiene invece che la compensazione all'estero comporti notevoli rischi e, pertanto, deve essere concessa a tempo determinato fino al 2030. Il fatto che gli attestati internazionali possono essere generati non solo con le riduzioni di emissioni, ma anche con le prestazioni dei pozzi di carbonio viene accolto positivamente da *cemsuisse*, *Climeworks* e *IGEB*. La *MpA*, invece, sostiene l'ammissione del sequestro biologico come progetti di compensazione. *Climeworks* fa inoltre notare che al più tardi a livello di ordinanza occorrerà definire requisiti per la permanenza delle prestazioni dei pozzi di carbonio, una prioritizzazione di soluzioni a lungo termine e standard di misurazione. Il Cantone *VD* e *CCL-Schweiz* propendono inoltre per una differenziazione più chiara tra riduzioni di emissioni e aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio. Poiché la disposizione esclude il sequestro biologico all'estero come progetti attestabili, viene criticata da *economiesuisse*, *HotellerieSuisse*, *Fondazione PMI Clima*, *FST*, *VSS* e *USVP*. La *Swiss Krono AG* chiede invece che si applichino gli stessi requisiti per gli attestati nazionali e internazionali. Per i *membri dell'Alleanza climatica*, il *PS* e la *SSES* è importante che il Consiglio federale definisca requisiti anche per gli attestati sul mercato della compensazione volontaria.

Articolo 7

Le disposizioni riguardanti gli attestati nazionali sono accolte con favore dai Cantoni *GL*, *FR*, *SG*, *AG* nonché dalle organizzazioni *DCPA*, *BoscoSvizzero*, *SVUT*, *Energia legno Svizzera* e *arv Baustoffrecycling*. Per *Arxada AG*, *Lonza AG* e *scienceindustries* è importante in generale che i requisiti posti agli attestati nazionali siano armonizzati con le disposizioni internazionali. Vari partecipanti sostengono esplicitamente la considerazione del sequestro geologico (*aeesuisse*, *cemsuisse*, *economiesuisse* e *IGEB*) e biologico (*aeesuisse*, *Biomasse Suisse*, *Ökostrom*, *Prométerre*, *membri dell'USC*, *Pozzi di carbonio legno svizzero* e *FSPC*). Secondo il Cantone *JU* occorre definire già a livello di legge che i progetti riguardanti pozzi di carbonio biologici necessitano dell'iscrizione nel registro fondiario. Alcuni Cantoni sono prudenti per quanto concerne il sequestro biologico nel bosco, ragione per cui devono essere emanate disposizioni restrittive supplementari. (*BE*, *LU*, *TG* e *JU*). *Holzbau Schweiz* e *Lignum* vogliono integrare la disposizione con l'inserimento della sostituzione dei materiali fossili, inorganici e ad elevato consumo energetico con il legno. Inoltre, per garantire la neutralità tecnologica *swisscleantech* non vorrebbe precisare ulteriormente le prestazioni dei pozzi di carbonio, mentre il *pvl* e la *Città di Zurigo* preferiscono la definizione di «sequestro chimico, fisico o biologico» invece di «sequestro geologico e biologico». Sulla stessa scia, l'*USAM* non vuole che si menzionino «Bosco, suolo e prodotti del legno» come precisazioni e anche *costruionesvizzera* e *metal.suisse* ritengono il livello legislativo inadeguato per le questioni di dettaglio e chiedono di generalizzare la disposizione trasformandola da «prodotti del legno» a «prodotti». Per contro, *arv Baustoffrecycling* aggiunge all'elenco «prodotti in calcestruzzo».

Per quanto concerne il sequestro biologico, il Cantone *BE* chiede inoltre che a livello di ordinanza si tenga conto che la sua applicazione su grandi superfici in agricoltura non è ancora matura. Anche i *membri dell'USC* chiedono di tenere conto dei complessi processi biologici. A causa della concorrenza con il mercato della compensazione volontaria, *Prométerre* reputa particolarmente importante accelerare i processi per l'attestazione dei progetti.

Il Cantone *LU* valuta in modo critico il fatto che il capoverso 2 dell'articolo 7 venga abrogato senza una motivazione sufficiente.

Articolo 8

I Cantoni *ZH*, *FR* e *VD* chiedono che per quanto riguarda l'adattamento ai cambiamenti climatici, la Confederazione debba collaborare con i Cantoni (cpv. 2) per l'elaborazione e il reperimento delle necessarie basi.

Articolo 8a (nuovo)

Il Cantone *GE* propone un nuovo articolo, con il quale gli esami dell'impatto sull'ambiente devono tenere conto della tematica concernente il clima. Il nuovo articolo proposto corrisponde all'articolo 8 della revisione totale della legge sul CO₂ bocciata dal popolo il 13 giugno 2021. Anche i Cantoni *ZH, BE, FR, SO, SG, VD, JU* nonché i *membri dell'Alleanza climatica, Verdi, Giovani Verdi, SSES, Città di Zurigo, Unione delle città, asef e ATA* sostengono l'inclusione dell'esame dell'impatto sul clima nell'esame dell'impatto sull'ambiente.

6.2 Misure tecniche per gli edifici

Articolo 9

Secondo l'articolo 9 capoverso 1^{bis}, per le costruzioni nuove sostitutive e gli edifici sottoposti a risanamenti energetici importanti i Cantoni definiscono standard edilizi, per i quali concedono un'utilizzazione supplementare del fondo. Questa disposizione viene accolta con favore da *aeesuisse, metal.suisse, suisselec, swissolar, The Branch, USPI e Associazione Green Building Svizzera*. Ad eccezione della questione sulla competenza del diritto federale, sono d'accordo anche *Regio Energie Solothurn e ASIG*, purché l'attuazione venga effettuata in modo tecnologicamente neutrale. *GLP, FAS, Holzbau Schweiz, Lignum, Pozzi di carbonio legno svizzero, membri di Patrimonio Svizzero, Città di Zurigo, Swiss Krono AG, UFS e Associazione Domus Antiqua Helvetica* chiedono che gli standard da definire tengano conto delle emissioni di gas serra o del bilancio energetico totale dell'intero ciclo di vita. In alternativa, le organizzazioni i *membri di Patrimonio Svizzero* e il *GLP* approvano la richiesta di *casafair, Verdi, Giovani Verdi, membri dell'Alleanza climatica, Associazione Svizzera dei Castelli, PS, SSES, asef e SIA*, di concedere l'aumento dell'indice di sfruttamento solo per i risanamenti energetici, poiché non si dovrebbero promuovere costruzioni nuove sostitutive a causa delle emissioni grigie. Dubbi sulla disposizione a causa delle emissioni grigie sono espressi anche da *aeesuisse, pvl, ASI, Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'ingegneria e swissolar*.

Anche il Cantone *BL* è critico sull'opportunità di concedere aumenti dell'indice di sfruttamento per i nuovi edifici e, pertanto, respinge la normativa. Di tenore diverso sono le argomentazioni dei Cantoni *UR, GL, ZG, FR, SG, GR, AG, TI* e della *DCPA*, che respingono la disposizione poiché già oggi è possibile concedere determinati aumenti dell'indice di sfruttamento rispettando alcuni requisiti (anche il Cantone *LU*). L'*APF* individua nella disposizione un'inappropriata mescolanza di obiettivi di politica energetica e di pianificazione territoriale, ragione per cui insieme all'*USAM* ne chiede lo stralcio. Poiché le prescrizioni in materia di legislazione edilizia sono di competenza cantonale e i programmi di incentivazione esistenti sono sufficienti, anche la *FMS* e l'*UDC* respingono la disposizione.

Per contro, *costruionesvizzera, Entwicklung Schweiz, Infra-Suisse, Società Svizzera degli Impresari Costruttori e VZI* chiedono per le costruzioni nuove sostitutive e gli edifici sottoposti a risanamenti energetici un aumento generalizzato di almeno il 25 per cento dell'indice di sfruttamento e il *Partito Comunista* definisce un passo indietro il fatto che nell'attuale progetto non è più previsto uno sfruttamento fino al 30 per cento più elevato.

In caso di nuova costruzione o di sostituzione dell'impianto di produzione di calore per il riscaldamento e l'acqua calda, occorre iscrivere nel REA i dati principali conformemente all'articolo 9 capoverso 3 del progetto. Questa disposizione viene approvata dai Cantoni *UR, GL, FR, BL, SH, SG, AG, TG, TI* nonché da *aeesuisse, DCPA, InfraWatt, ASB, swissolar, The Branch e VFS*. Ritengono infatti che i Cantoni beneficerebbero di una migliore situazione dei dati, ma occorre migliorare l'accesso a questi dati. L'*ASB* propone di rendere i dati utilizzabili tra l'altro per scopi di classificazione. L'*APF* riconosce l'utilità di una migliore situazione dei dati, ma ritiene più appropriato concentrarsi sull'attuazione delle prescrizioni già esistenti ed è contraria alla competenza legislativa del Consiglio federale. L'*ewz* e la *Città di Zurigo* suggeriscono di introdurre un sistema di numeri d'identificazione univoci per gli impianti di produzione di calore nonché di integrare il REA con l'ubicazione del riscaldamento e dati sugli edifici serviti. Secondo *casafair, i membri dell'Alleanza climatica, una persona privata, il PS* e la *SSES*, i dati su-

gli immobili esistenti andrebbero aggiunti entro due anni. Per l'*Associazione dei Comuni* è importante che l'onere per l'aggiornamento del REA sia mantenuto il più basso possibile e sia coerentemente compensato. Secondo *aeesuisse* e *swissolar*, i costi per il REA devono essere a carico dell'autorità che rilascia la licenza di costruzione.

I Cantoni *LU, UR, GL, FR, BL, SH, SG, AG, TG, TI, JU* nonché *aeesuisse, DCPA, Club Energia Svizzera, ewb, InfraWatt, suissetec, swissolar* e *VFS* sono d'accordo con un obbligo di notifica per la sostituzione degli impianti di produzione di calore di cui all'articolo 9 capoverso 4. I Cantoni *VD* e *JU* propongono di consentire ai Cantoni di chiedere ai proprietari degli edifici informazioni sullo stato dei sistemi di riscaldamento. *GastroSuisse* e *FST* chiedono di prevedere l'obbligo di notifica solo in caso di sostituzione di un impianto di produzione di calore alimentato con combustibile fossile. Il *PLR* respinge l'obbligo di notifica.

L'obbligo di consulenza, nel caso in cui per la sostituzione di un riscaldamento è previsto un riscaldamento alimentato con combustibile fossile (anche art. 9 cpv. 4), viene in prevalenza respinto: i Cantoni *UR, GL, FR, SO, BL, SG, GR, AG, TI, VS*, nonché *aeesuisse, DCPA, Club Energia Svizzera ewb, swissolar* e *USPI* si dichiarano contrari. Alcuni Cantoni avrebbero già strumenti simili. Solo il Cantone *TG* nonché i *Giovani del centro Svizzera* e *suissetec* approvano l'obbligo di consulenza. La *Satom SA* raccomanda invece un obbligo di comparare tipi di riscaldamento diversi. Secondo *GastroSuisse* e la *FST*, l'obbligo di consulenza non si deve applicare se negli ultimi otto anni è stata già svolta una consulenza. Per *Biofuels Schweiz, economiesuisse* e *HotellerieSuisse* sia l'obbligo di notifica che quello di consulenza invadono troppo la sfera di competenza dei Cantoni e, pertanto, occorre stralciare la disposizione. Anche l'*Associazione dei Comuni* esprime dubbi sulla necessità di sancire questi obblighi a livello nazionale. Per *HotellerieSuisse* gli obblighi di notifica e di consulenza sono in contrasto con la garanzia delle proprietà e con la libertà economica. Anche *FMS, APF Regio Energie Solothurn, USAM, UDC* e *ASIG* sono contrari a obblighi di notifica e di consulenza.

6.3 Prescrizioni sulle emissioni dei veicoli

Articolo 10

Il *pvl* suggerisce di stralciare gli attuali capoversi 1 e 2 dell'articolo 10, poiché sono validi solo fino al 2020. Le organizzazioni *ACS, auto-schweiz* e *strasseschweiz* chiedono che le prescrizioni sulle emissioni siano applicate anche ai veicoli leggeri (L7e). Una persona privata chiede che per il calcolo dei valori obiettivo delle emissioni si tenga conto solo dei veicoli alimentati con carburanti fossili, poiché la quota di veicoli elettrici è in continuo aumento.

I Cantoni *ZG* e *SO* nonché i partecipanti *Handelskammer beider Basel, Giovani del centro Svizzera e Travail.Suisse* accolgono con favore i valori obiettivo nell'articolo 10 capoverso 2^{bis}. Il Cantone *VD*, l'*IPCCS*, la *Città di Zurigo* e l'*Unione delle città* avrebbero desiderato obiettivi più ambiziosi e il Cantone *JU* osserva che le emissioni dei veicoli non diminuiscono di pari passo con i valori obiettivo. La Confederazione deve tenere conto di questo fatto.¹⁸ Per il *Consiglio dei PF* e *swisscleantech* l'adeguamento dei valori obiettivo in modo analogo alle prescrizioni dell'UE è particolarmente positivo. Per le organizzazioni *ACS, UPSA, auto-schweiz, economiesuisse, USAM, strasseschweiz* e *VFAS*, invece, è importante che il calcolo dei valori obiettivo sia incentrato sui valori base svizzeri. Ma alcuni partecipanti, tra cui *pvl, Verdi, membri dell'Alleanza climatica* e *PS* fanno notare che occorre tenere conto delle attuali discussioni nell'UE in merito a nuovi valori obiettivo più restrittivi. Per *energie-wende-ja* il recepimento dei valori obiettivo dell'UE è assolutamente naturale. *Verdi, Giovani Verdi, membri dell'Alleanza climatica, PS* e *ATA* chiedono di ridurre i valori obiettivo delle emissioni per le nuove autovetture allo zero per cento dal 2030. Richieste simili sono giunte da *Losanna, una persona privata, Città di Zurigo e Travail.Suisse*. Secondo *umverkehR* i nuovi veicoli non devono più poter causare emissioni già dal 2025, mentre per il Cantone *BS* e *Romande Energie SA* solo a partire dal 2035. I Cantoni *ZG, BS, BL* nonché le organizzazioni *Accademie delle scienze, PLR, IPCCS, membri dell'Alleanza climatica, PS,*

¹⁸ Il Cantone *JU* suggerisce inoltre che il Consiglio federale partecipi al processo per una maggiore imposizione dei veicoli ad elevata intensità di emissioni, così come perseguito in alcuni Cantoni. La tassa di circolazione viene menzionata anche da una *persona privata*.

Città di Zurigo, Unione delle città, swisscleantech e ATA chiedono, contrariamente al progetto posto in consultazione, valori obiettivo anche per i veicoli commerciali pesanti.

Il fatto che per i valori obiettivo vengono considerati esclusivamente le emissioni dirette dello scarico distorce la parità di trattamento di differenti approcci tecnologici. Pertanto, *le Accademie delle scienze, l'Empa e la Satom SA* raccomandano di considerare, a complemento dei valori obiettivo, l'impatto sul clima dei veicoli nel suo complesso.

Secondo l'articolo 10 capoverso 5 del progetto, in caso di scostamenti tra le emissioni risultanti con il metodo di misurazione e le emissioni durante l'utilizzo reale, il Consiglio federale può adottare misure idonee. Questa disposizione viene accolta positivamente dal Cantone *VD*. Mentre *Losanna e l'Unione delle città* chiedono un'azione più decisa, per *economiesuisse, USAM e VFAS* la disposizione è superflua. A loro avviso l'articolo 10 capoverso 4 offre sufficiente spazio di manovra.

Secondo *economiesuisse, USAM e VFAS*, contrariamente all'attuale regolamentazione a livello di ordinanza i veicoli che sono stati immatricolati fuori dalla Svizzera per almeno tre mesi non devono essere più considerati come prime immatricolazioni. Il Cantone *LU* propone invece di prevedere misure volte a prevenire l'aggiramento dei valori obiettivo delle emissioni tramite «immatricolazioni lampo».

Articolo 10a

I *membri dell'Alleanza climatica, il PS e l'ATA* si aspettano che il Consiglio federale definisca obiettivi intermedi (secondo l'articolo 10a cpv. 1) anche per le autovetture e i veicoli commerciali pesanti e che per le autovetture verifichi che il tasso di riduzione corrisponda a quello dei valori obiettivo dell'UE.

Il proposto capoverso 2 prevede che in caso di eventuali agevolazioni nel passaggio a nuovi valori obiettivo il Consiglio federale deve orientarsi all'UE. Per il *Club Energia Svizzera, i Verdi, i Giovani Verdi e la Città di Zurigo* non sono più necessarie agevolazioni e, pertanto, il capoverso può essere stralciato. Pur preferendo il capoverso proposto al disciplinamento vigente, i *membri dell'Alleanza climatica, il PS e l'ATA* apprezzerrebbero se in futuro il Parlamento dovesse decidere potenziali agevolazioni. Per le organizzazioni *UPSA, auto-schweiz, USAM e strasseschweiz* occorre evitare in particolare uno Swiss Finish, regione per cui vogliono impegnare il Consiglio federale ad emanare agevolazioni, la cui durata deve essere uguale a quella dell'UE.

Per *economiesuisse e VFAS* è molto importante tenere conto dei regolamenti dell'UE e, di conseguenza, vogliono garantire che l'articolo 10a capoverso 4 non sarà stralciato.

Articolo 10b

A seguito degli sviluppi nell'UE, i *membri dell'Alleanza climatica, il PS e l'ATA*, chiedono che l'Assemblea federale sottoponga già per il periodo dopo il 2025 proposte per ridurre ulteriormente le emissioni dei veicoli. Secondo l'*Associazione Mobilità H2 e H2 Energy AG*, invece, non è necessario prevedere misure prima del 2035. I potenziali delle misure adottate sarebbero pienamente sfruttati solo entro quella data. Per il *IPCCS* è necessario un reporting annuale che contenga proposte per il caso in cui non venga rispettato il percorso di riduzione.

Articolo 11

Per alcuni attori è importante che la considerazione del peso del veicolo nel calcolo delle emissioni dei veicoli non crei incentivi per veicoli pesanti. Secondo la *Città di Zurigo* occorre abolire gradualmente la considerazione del peso. I *membri dell'Alleanza climatica, il PS e l'ATA* chiedono la sua immediata e completa abolizione.

Gli stessi attori chiedono che i veicoli debbano prima essere tolti dalle flotte, affinché possano essere computati come progetti di compensazione. Inoltre i veicoli dovranno essere ceduti solo all'interno di raggruppamenti di emissioni.

Una *persona privata* vuole che il calcolo delle emissioni dei veicoli alimentati a metano o a gas naturale rinnovabili sia modificato a loro vantaggio. Secondo le *Accademie delle scienze* e l'*Empa*, nel calcolo delle emissioni di CO₂ di un veicolo occorre tenere conto anche delle innovazioni ecologiche e considerare al contempo se i veicoli possono essere alimentati con gas naturale. A loro avviso occorre altresì computare al raggiungimento dell'obiettivo dei parchi veicoli l'immissione in commercio di carburanti sintetici. Questa richiesta è sostenuta anche da *ACS*, *auto-schweiz*, *Clean Fuel Now*, *economiesuisse*, *PLR*, *USAM*, *strasseschweiz*, *TCS* e *ASIG*.

Articolo 12

La soppressione dei «super credits» per i veicoli a emissioni particolarmente basse viene chiesta dal Cantone *VD* e accolta chiaramente con favore dal *pvl*, mentre *economiesuisse* fa notare che con una maggiore negoziabilità delle emissioni di CO₂ per gli importatori e i fabbricanti si incentiverebbe efficacemente la protezione dell'ambiente, poiché costituirebbe per gli importatori un incentivo a scendere sotto i loro valori obiettivo. Di conseguenza, viene chiesta la trasferibilità agli anni successivi dei risultati inferiori ai valori obiettivo (anche la *VFAS*).

La *VFAS* chiede che vengano accettati anche i valori di consumo rilevati con i metodi di prova utilizzati negli Stati Uniti d'America. Questa richiesta è sostenuta da *economiesuisse* e dall'*USAM*.

Articolo 13

Per quanto riguarda le sanzioni per ogni grammo di CO₂/km oltre l'obiettivo individuale, *economiesuisse*, *HotellerieSuisse*, *USAM* e *VFAS* affermano che occorre correggere l'importo verso il basso a causa della situazione valutaria. *Losanna*, la *Città di Zurigo* e l'*Unione delle città* chiedono invece un aumento delle sanzioni. A prescindere dal concreto importo delle sanzioni, secondo il *CCL Schweiz* occorre introdurre un metodo che stabilisca il prezzo del CO₂ da applicare per le sanzioni. Questa richiesta si basa su altri articoli nei quali sono definiti importi delle sanzioni (ad es. art. 29 e 32).

Articolo 13a

Secondo *economiesuisse*, l'*USAM* e la *VFAS* si deve rinunciare alla pubblicazione dei dati sul raggiungimento degli obiettivi, poiché favorisce la disinformazione e la distorsione della concorrenza.

Il Cantone *GE* vuole che venga definita, come nell'UE, la quota di nuove immatricolazioni di veicoli alimentati esclusivamente con energie rinnovabili. Secondo i *membri dell'Alleanza climatica* e l'*ATA* sono necessari incentivi finanziari e, quindi, chiedono l'introduzione di un sistema di bonus-malus come quello vigente in Francia, in cui sia il bonus che il malus potrebbero dipendere anche dal peso del veicolo.

6.4 Carburanti rinnovabili per il trasporto terrestre

Articolo 13b

Le *Accademie delle scienze*, *Climeworks*, *FER*, *Groupe E*, *swisscleantech*, *Synhelion* e l'*AES* accolgono positivamente l'obbligo di immettere in commercio carburanti rinnovabili (quota di riduzione), poiché in questo modo viene portato avanti lo sviluppo dei carburanti rinnovabili. Anche una *persona privata* individua potenziale nella quota di riduzione. *Biomasse Suisse* e il *pvl* chiedono l'abrogazione del limite massimo della quota di riduzione. La *Città di Zurigo* e l'*Unione delle città* ritengono più opportuna una quota di almeno il 10 per cento. Una *persona privata* ritiene che la quota possa essere aumentata gradualmente.

Tuttavia, la quota di riduzione proposta viene valutata in modo critico da molti partecipanti. Secondo *arv Baustoffrecycling* la quota di riduzione proposta impedisce una fissazione del prezzo delle emissioni di CO₂ sovraordinata, semplice e aperta alle tecnologie. I *verdi* e i *Giovani Verdi* definiscono la quota di riduzione una «mera soluzione transitoria con effetto ridotto», mentre i *membri dell'Alleanza climatica*, il *PS* e l'*ATA* la definiscono una «misura d'imbarazzo». La *Satom SA* dubita dell'efficacia

di una quota di riduzione e il Cantone VD afferma che l'impiego di carburanti rinnovabili prolunga l'utilizzazione di tecnologie inefficienti. Da un lato i *membri dell'Alleanza climatica*, il *PS* e l'*ATA* chiedono a titolo restrittivo che possa essere computata alla quota solo la riduzione di emissioni netta rispetto ai carburanti fossili. Dall'altro lato, le organizzazioni *ACS*, *UPSA*, *Allianz Fossilfreie Logistik*, *auto-schweiz*, *Biofuels Schweiz*, *Centre Patronal*, *Coop*, *CI Commercio al dettaglio*, *Migros*, *strasseschweiz* e *TCS* criticano lo strumento, poiché a loro avviso causerebbe un notevole aumento dei prezzi dei carburanti. La quota di riduzione farebbe fare passi indietro in particolare nel trasporto delle merci, poiché secondo *Biofuels Schweiz*, *Coop*, *CI Commercio al dettaglio* e *Migros* le imprese di trasporto tornerebbero a utilizzare i meno costosi carburanti fossili. *Biofuels Schweiz* e l'*USAM* (qui come eventualiter) propongono come soluzione un'esenzione dall'imposta sugli oli minerali per i carburanti rinnovabili nel trasporto merci.

L'*UPSA* accoglie fundamentalmente con favore il fatto che si debbano promuovere i carburanti rinnovabili. A causa dell'atteso aumento dei prezzi, occorre tuttavia mantenere in vigore l'attuale sistema delle agevolazioni d'imposta sugli oli minerali per i carburanti rinnovabili. Il mantenimento dell'agevolazione d'imposta viene preferito anche da *AgorA*, *Avenergy*, *Biomasse Suisse*, *Carbura*, *Coop*, *ECO SWISS*, *CI Commercio al dettaglio*, *Migros*, *Prométerre*, *membri dell'USC*, *USAM*, *SWISS ed Edelweiss*, *TCS* e *Varo Energy*. A loro avviso si deve rinunciare alla compensazione delle perdite fiscali. Secondo *aeesuisse*, *Allianz Fossilfreie Logistik*, *ASTAG*, *Biomasse Suisse*, *PLR*, *FMS*, *Lidl Svizzera*, *Ökostrom Schweiz*, *UDC*, *Synhelion* e *ASIG* occorre riprendere nella legge l'iniziativa parlamentare 22.402, che ha come obiettivo di mantenere fino al 2030 le agevolazioni d'imposta per i veicoli con propulsione non fossile e dal 2025 combinarle con una quota di riduzione. Anche *ACS*, *auto-schweiz* e *strasseschweiz* fanno riferimento all'iniziativa parlamentare 22.402 e propongono misure di sostegno per la produzione e l'importazione di carburanti con emissioni di CO₂ generalmente più basse. *Gastro-Suisse* sostiene la quota di riduzione solo se rimangono in vigore le agevolazioni d'imposta sugli oli minerali per i carburanti rinnovabili.

Secondo *ACS*, *auto-schweiz*, *Avenergy*, *Carbura*, *strasseschweiz* e *Varo Energy* la quota di riduzione deve poter essere raggiunta con carburanti sia biogeni che sintetici (e idrogeno). Oltre all'ammissione di merce con bilancio di massa, *Avenergy* e *Handelskammer beider Basel* chiedono che nei requisiti qualitativi si rinunci a uno Swiss Finish. Il *pvl* e *Synhelion* approvano l'orientamento ai criteri dell'UE in generale e per quanto riguarda i carburanti agricoli, mentre *swisscleantech* sottolinea gli standard di qualità nazionali e la prevenzione dei doppi conteggi nell'importazione di carburanti rinnovabili. Il Cantone AG nonché *Groupe E*, *membri dell'USC*, *Città di Zurigo* ed *AES* sarebbero favorevoli al sistema delle garanzie di origine per i carburanti rinnovabili.

Losanna chiede che, contrariamente a quanto previsto nel progetto posto in consultazione, anche le piccole quantità immesse in commercio debbano adempiere la quota di riduzione.

L'organizzazione *economiesuisse* respinge il fatto che la Confederazione debba essere informata in merito al supplemento di compensazione a causa dei costi per i carburanti rinnovabili. *Biofuels Schweiz*, *Lidl Svizzera*, *USAM* e *Varo Energy* ritengono irragionevole l'onere per rilevare questa informazione nonché quella sui costi dei carburanti rinnovabili. Per *Avenergy* l'intera disposizione riguardante il flusso di informazioni alla Confederazione non ha alcuna utilità.

Per *Avenergy*, *Carbura*, *USAM* e *Varo Energy* è importante che sia eliminata la quota di riduzione nella gestione e nella liberazione di quantità di scorte obbligatorie da parte della Confederazione, poiché in caso contrario sarebbero necessari grandi investimenti nell'infrastruttura di deposito. Secondo *Carbura* occorre eventualmente un periodo di transizione, poiché lo svuotamento completo e la pulizia dei serbatoi di stoccaggio richiede molto tempo.

Articolo 13c

Per quanto concerne le sanzioni in caso di mancato impiego di carburanti rinnovabili, viene criticato da un lato l'importo della sanzione. Vengono discussi importi di 200 franchi (*Biomasse Suisse*),

240 franchi (*Satom SA*) e 600 franchi (*Varo Energy*). L'*IPCCS* propone una sanzione unitaria di 600 franchi per tonnellata di CO₂ emessa in eccesso, a prescindere dallo strumento con il quale sono disciplinate le emissioni (riguarda anche gli art. 13e, 21, 28 e 32). Dal 2035 questo importo dovrebbe essere raddoppiato. Dall'altro lato si lamenta il fatto che in ogni caso occorre consegnare un attestato internazionale. Il Cantone *GR* nonché *Biofuels Schweiz*, *Lidl Svizzera*, l'*SGV* e *Varo Energy* chiedono di stralciare l'articolo 13c lettera b oppure di sostituire o integrare gli attestati internazionali richiesti con attestati nazionali.

6.5 Carburanti rinnovabili per il trasporto aereo

Articolo 13d

L'articolo 13d del progetto posto in consultazione prevede che i fornitori di carburanti per l'aviazione devono miscelare al cherosene venduto per il rifornimento in Svizzera una determinata quantità di carburante per l'aviazione rinnovabile (quota di miscelazione). Lo strumento viene accolto con favore, tra l'altro, dai Cantoni *ZH*, *LU* e *FR* nonché da *AERIA+*, *Aviationsuisse*, *Centre Patronal*, *economiesuisse*, *FER*, *PLR*, *Flughafen Zürich AG*, *Giovani del centro Svizzera*, *LITRA*, *swisscleantech*, *SIAA*, *Synhelion*, *Travail.Suisse* e *Zürcher Handelskammer*, poiché a loro avviso crea un mercato di sbocco per i carburanti per l'aviazione rinnovabili. Il Cantone *VD* ribadisce che l'impiego di carburanti rinnovabili prolunga l'impiego di tecnologie inefficienti. Di parere simile è anche la *Città di Zurigo*.

Climeworks e *SWISS ed Edelweiss* approvano la definizione di una quota minima di carburanti per l'aviazione sintetica rinnovabili (Art. 13d cpv. 1). La focalizzazione sui carburanti per l'aviazione sintetica rinnovabili viene suggerita anche dai *membri dell'Alleanza climatica*, dai *Verdi* e *Giovani Verdi* e dagli *UFS*. La *Handelskammer beider Basel* chiede l'ammissione di merce con bilancio di massa, mentre *umverkehr* è delusa dall'obbligo di miscelazione proposto e chiede che dal 2030 siano ammessi solo carburanti per l'aviazione sintetica rinnovabili.

Per i *membri dell'Alleanza climatica* e il *PS* non è comprensibile perché, contrariamente alla regolamentazione dell'UE, vengono obbligati a rispettare la quota di miscelazione i fornitori di carburanti per l'aviazione e non le compagnie aeree. La *Flughafen Zürich AG* e la *SIAA* integrano il progetto anche con la possibilità che il Consiglio federale possa estendere l'obbligo di miscelazione alle compagnie aeree per ridurre le possibilità di aggiramento della disposizione.

I *membri dell'Alleanza climatica*, il *SEV* e il *PS* chiedono, contrariamente al progetto posto in consultazione (art. 13d cpv. 2), di sancire nella legge una quota di miscelazione di almeno il 10 per cento e che le emissioni pro capite svizzere terranno conto del potere d'acquisto svizzero e della situazione internazionale riguardante la tassa. Anche i *Verdi* e i *Giovani Verdi* ritengono troppo bassa la quota proposta nel rapporto esplicativo. *GastroSuisse* suggerisce di definire il limite massimo a livello di legge. Per il Cantone *ZH* nonché *AERIA+*, *Aerosuisse*, *Aviationsuisse*, *economiesuisse*, *PLR*, *Handelskammer beider Basel*, *KLUG*, *SWISS ed Edelweiss*, *Synhelion*, *ATA*, *VeFeF* e la *Zürcher Handelskammer* l'orientamento all'UE nella definizione della quota come pure in generale nella definizione dell'obbligo di miscelazione è invece molto importante. Secondo *swisscleantech*, tuttavia, nell'ambito delle direttive dell'UE la Svizzera dovrebbe assumere un ruolo di precursore e adeguare periodicamente il livello di ambizione della quota di miscelazione.

Aerosuisse, *economiesuisse*, *HotellerieSuisse*, *Flughafen Zürich AG*, *SIAA* e *FST* chiedono di rendere più flessibile la quota di miscelazione, stabilendo che deve essere adempiuta sulla media di un determinato periodo di tempo e non sulla media annuale come proposto nell'articolo 13d capoverso 3, poiché ciò consentirebbe di reagire meglio sul mercato dei carburanti per l'aviazione rinnovabili. In alternativa, chiedono di ridurre temporaneamente la quota in caso di lacune dell'offerta sul mercato internazionale. Secondo *economiesuisse*, *SWISS ed Edelweiss* si deve inoltre rinunciare alla possibilità di costituire consorzi per adempiere la quota di miscelazione, poiché questo farebbe aumentare il rischio di accordi sui prezzi.

Con un'ulteriore flessibilizzazione chiesta da *Aerosuisse*, *economiesuisse*, *HotellerieSuisse*, *Flughafen Zürich AG*, *SIAA*, *FST*, *swissmem* e *SWISS ed Edelweiss*, gli operatori soggetti all'obbligo devono poter adempiere la quota mediante l'acquisto di certificati internazionali per carburanti per l'aviazione rinnovabili (cosiddetto «book and claim»). Secondo questi partecipanti, lo scambio di certificati va anteposto in particolare al sanzionamento in caso di mancato adempimento della quota. La *Flughafen Zürich AG* propone inoltre uno scambio di emissioni svizzero, affinché la miscelazione non debba essere attuata presso ogni aeroporto.

La disposizione nell'articolo 13d, secondo la quale il Consiglio federale può prevedere misure volte a prevenire il cosiddetto «tankering» viene accolta con favore da *economiesuisse*, *Flughafen Zürich AG*, *HotellerieSuisse*, *SIAA* e *SWISS ed Edelweiss*. Tuttavia, anche in questo ambito il Consiglio federale deve orientarsi ai disciplinamenti internazionali, in particolare a quelle dell'Unione europea (anche *Aerosuisse*). Per *Genève Aéroport* questa disposizione deve essere precisata e *Aerosuisse* e *SWISS ed Edelweiss* auspicano misure volte a mantenere la competitività delle compagnie aeree con sede locale rispetto a quelle non europee.

Aerosuisse, *economiesuisse*, *Flughafen Zürich*, *SIAA* e *SWISS ed Edelweiss* ritengono opportuna la presentazione di un rapporto annuale, ma non vedono alcuna utilità nell'informare la Confederazione in merito ai costi. Anche per il *PLR* e il Cantone *ZH* occorre stralciare l'articolo 13d capoverso 6.

Per *Genève Aéroport* è importante che il Consiglio federale definisca le proprietà chimiche dei carburanti per l'aviazione rinnovabili. *Carbura* chiede che anche l'obbligo di miscelazione per i carburanti non venga applicato sulla liberazione delle scorte obbligatorie.

Articolo 13e

Secondo i *membri dell'Alleanza climatica*, il *SEV*, il *PS*, *swisscleantech* e l'*ATA*, i proventi delle sanzioni relative alla quota di miscelazione devono essere utilizzati per la promuovere la riduzione dei gas serra secondo l'articolo 103b capoverso 2 della LNA.

6.6 Prestazioni dei pozzi di carbonio

Il progetto prevede lo stralcio dell'Articolo 14 della legge sul CO₂. Il Cantone *JU* e *Swiss Krono AG* sono d'accordo con la cancellazione. Tuttavia, si dovrebbero sviluppare ulteriormente i disciplinamenti relativi alle prestazioni dei pozzi di carbonio (Cantone *VD*), garantendo, secondo *Lignum*, le prestazioni di riduzione sia del bosco che del legno.

6.7 Scambio di quote di emissioni

Articolo 15

Secondo il progetto posto in consultazione, tutte le imprese possono ora partecipare al SSQE a partire una determinata potenza termica totale. Questa modifica viene accolta con favore da *ECO SWISS* e *Swisspower AG*.

Articolo 16

La *Città di Zurigo* ritiene che le categorie di impianti che obbligano a partecipare al SSQE dovrebbero essere definite a livello di legge. Le organizzazioni *Aargauischen Industrie- und Handelskammer*, *Arxada AG*, *PLR*, *Handelskammer beider Basel*, *InfraWatt*, *Lonza AG*, *scienceindustries* e *Swiss Krono AG* accolgono con favore il fatto che ora l'esercizio di impianti CCS deve essere considerato anch'esso una categoria di tali impianti. Per *Groupe E* è importante, dal punto di vista della sicurezza dell'approvvigionamento, che all'atto delle definizioni delle categorie di impianti a livello di ordinanza vengano consentito alle centrali a gas di partecipare al SSQE.

Il Cantone VD nonché *Arxada AG*, *costruionesvizzera*, *cemsuisse*, *economiesuisse*, *energie-wende-ja*, *PLR*, *IGEB*, *Lonza AG*, *metal.schweiz*, *USAM*, *scienceindustries* e *The Branch* approvano in generale la conformità alle normative UE relative al SSQE.

Articolo 17

Le norme nell'articolo 17 riguardanti le centrali termoelettriche a combustibili fossili renderebbero artificialmente più costosa questa tecnologia. Secondo *Alpiq*, *Arxada AG*, *economiesuisse*, *Groupe E*, *Lonza AG*, *USAM* e *swissmem* è preferibile un trattamento uguale a quello di altri partecipanti al SSQE.

Articolo 18

Arxada AG, *Lonza AG* e *scienceindustries* chiedono che in caso di partecipazione al SSQE degli IIRU o di nuove centrali termoelettriche a combustibili fossili venga adeguata la quantità dei diritti di emissione disponibili.

Articolo 19

Il Cantone GE chiede che i criteri per l'attribuzione gratuita siano definiti nella legge. *Arxada AG*, *Lonza AG* e *scienceindustries* chiede che siano attribuiti diritti di emissione anche per l'utilizzazione di energia elettrica, motivando questo scostamento dalle norme dell'UE con la minore intensità di emissioni del mix elettrico svizzero. Mentre *Swiss Krono AG* approva il fatto che per il CCS non è possibile alcuna attribuzione gratuita, *Gaznat* vuole il contrario. *CCL Schweiz* e una *persona privata* auspicano che si rinunci generalmente all'attribuzione gratuita.

Articolo 21

Le *Accademie delle scienze* chiedono un aumento delle sanzioni a 220 franchi per tonnellata di CO₂ equivalenti non coperta da un diritto di emissione.

6.8 Compensazione di carburanti

Articolo 26

L'ampliamento dell'intervallo per l'aliquota di compensazione nell'articolo 26 capoverso 2 viene approvato dal Cantone AG nonché dai *Giovani del centro Svizzera* e da *swisscleantech*, ma viene valutato in modo critico da *arv Baustoffrecycling*, poiché potrebbe portare all'arbitrarietà. Per il Cantone VD il limite minimo è troppo basso; il Cantone JU, l'*Unione delle città* e la *Città di Zurigo* chiedono che sia aumentato al 20 per cento.

Inoltre, il progetto posto in consultazione prevede che il Consiglio federale possa definire una quota minima di misure di compensazione in Svizzera. La *Handelskammer beider Basel* è generalmente critica nei confronti di una quota nazionale. Il TCS chiede di mantenere possibilmente bassa la quota nazionale e il *PLR* e *Pozzi di carbonio legno svizzero* ritengono adeguata la quota nazionale del 15 per cento indicata nel rapporto esplicativo. Per *energie-wende-ja* una quota nazionale del 15 per cento è troppo bassa. Le organizzazioni *aeesuisse*, *Biomasse Suisse*, *Prométerre*, *membri dell'USC*, *swisscleantech*, *Swiss Krono AG*, *swissolar* e *BoscoSvizzero* propongono una quota del 20 per cento e il Cantone JU del 50 per cento. Il *Centre Patronal*, invece, prende in considerazione l'idea che una quota fino al 40 per cento venga compensata con progetti all'estero. Il Cantone AG nonché *aeesuisse*, *AgorA*, *Biomasse Suisse*, *swissolar*, *ATA* e *BoscoSvizzero* vogliono definire la quota nazionale nella legge, invece che delegarne la definizione al Consiglio federale.

Per il Cantone GR ci vuole anche una quota minima della compensazione che deve essere adempiuta con misure interne al settore.

Il mantenimento del massimo di 5 centesimi che a seguito dell'obbligo di compensazione possono essere trasferiti ai consumatori, viene accolto con favore da *UPSA*, *PLR*, *membri dell'USC* e *TCS*. Il

Cantone *SH* nonché *Biomasse Suisse*, *pvl* e la *Città di Zurigo* sarebbero favorevoli a un'abrogazione del limite massimo o a un supplemento massimo. Il fatto che i carburanti rinnovabili non possono più essere computati all'obbligo di compensazione viene sostenuto da *ACS*, *UPSA*, *auto-schweiz* e *strasseschweiz* solo se si rinuncia alla quota di riduzione di cui all'articolo 13b.

Per *economiesuisse*, *KliK* e *USAM* sancire a livello di legge che la Confederazione deve essere informata in merito all'obbligo di compensazione è inutile e, pertanto, occorre stralciare il capoverso 3^{bis}.

Articolo 28

Alcuni attori ritengono troppo bassi gli importi della sanzione in caso di mancato rispetto dell'aliquota di compensazione. Le organizzazioni *aeesuisse*, *Ökostrom Schweiz*, i *membri dell'USC*, *swisscleantech* e *swissolar* chiedono un aumento a 240 franchi, le *Accademie delle scienze* a 320 franchi. Secondo il *pvl* l'importo della sanzione deve corrispondere al doppio dell'aliquota della tassa sul CO₂ contestualmente in vigore.

La *KliK* e l'*USAM* propongono un importo separato in caso di mancata compensazione all'estero, poiché ritengono che non sarebbe garantita la disponibilità di un numero sufficiente di attestati internazionali.

Per *ACS*, *auto-schweiz*, *economiesuisse*, *HotellerieSuisse*, *KliK*, *USAM*, *strasseschweiz* e *Varo Energy* non si comprende perché si possono consegnare solo attestati internazionali in aggiunta all'importo della sanzione e chiedono di integrare nella disposizione gli attestati nazionali.

6.9 Tassa sul CO₂

Articolo 29

I *Verdi* e i *Giovani Verdi* sono favorevoli al mantenimento della tassa sul CO₂. Nel progetto posto in consultazione non era previsto di aumentare l'aliquota massima della tassa sul CO₂, che attualmente è pari a 120 franchi per tonnellata di CO₂. La procedura viene accolta con favore da *Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie*, *PLR*, *FER* e *Handelskammer beider Basel*. I Cantoni *UR*, *FR*, *BL*, *SG*, *AG* nonché la *D CPA* avrebbero auspicato un ulteriore sviluppo di questo strumento e suggeriscono ora di aumentare la tassa sul CO₂ dopo il 2030. Alcuni partecipanti vogliono aumentare già adesso la tassa sul CO₂. Il Cantone *SH* come pure la *Città di Zurigo* e l'*Unione delle città* chiedono in generale uno spazio di manovra per l'aumento in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi intermedi. *Travail.Suisse* chiede che la tassa sul CO₂ possa aumentare al massimo a 165 franchi. Altri partecipanti propongono 180 franchi (*PEV*, *membri dell'Alleanza climatica*, *PS* e *SSES*), 200 franchi (*aeesuisse*, *Ökostrom Schweiz*, *SIA*, *asep*, *swissolar* e *VFS*), 210 franchi (*energie-wende-ja*, *ewz*, *Raiffeisen Sviz-zera*, *swisscleantech*, *UFS*), 240 franchi (*pvl*) o 300 franchi (*InfraWatt*).

Articolo 31

Secondo il progetto posto in consultazione, con la sottoscrizione di un impegno di riduzione deve essere ora possibile esentare dalla tassa sul CO₂ tutti i gestori di impianti che svolgono un'attività economica. Questa disposizione è accolta positivamente dal Cantone *ZG* nonché da rappresentanti dell'economia (tra cui *act*, *Centre Patronal*, *FER*, *CI Commercio al dettaglio* e *USAM*), il settore dell'energia elettrica (tra cui *AES* nonché da *PLR*, *GGs*, *Losanna*, *swisscleantech* e *Swisscofel*). Il *Partito Comunista* respinge l'estensione e il *PS* rimarca che questa estensione sgrava ulteriormente l'economia a scapito della popolazione.

Alpiq, *Groupe E*, *Lausanne* e *AES* che gli impegni di riduzione siano accessibili anche alle imprese dei settori immobiliare e della mobilità, mentre i Cantoni *UR*, *GL*, *FR*, *BL*, *SG*, *AG* nonché la *D CPA* e *The Branch* sono favorevoli all'esclusione degli edifici residenziali. L'*USS* chiede l'estensione degli impegni di riduzione ai carburanti.

Ora per la sottoscrizione di un impegno di riduzione le imprese devono fornire la prova convincente del modo in cui non provocheranno più entro il 2040 emissioni di gas serra derivanti dall'impiego di combustibili fossili (cpv. 1 lett. c). Questa nuova disposizione è accolta con favore dai Cantoni *ZH, LU, SH, GR, TG* nonché dalle *Accademie delle scienze*, da *ewz* e dalla *Città di Zurigo*, mentre viene criticata dagli ambienti economici. *Aargauische Industrie- und Handelskammer, Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève, Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie, economiesuisse, USAM, Swiss Krono AG, swisscofel* e *swissmem* respingono la relativa disposizione. Oltre alla condizione di per sé, vengono respinti soprattutto la formulazione «fornire la prova convincente» nonché l'anno obiettivo 2040. Vari partecipanti hanno inoltrato richieste di modifica in tal senso o di concessione di un termine di tre anni per l'allestimento dei piani (p. es. *Arxada AG, ECO SWISS, AEnEc, GGS, HotellerieSuisse, Lonza AG, scienceindustries, Swiss Textiles, swisscleantech* e *swissmem*). L'*HECH* fa notare che non è possibile modificare la propulsione dei treni storici. Per *Jardin-Suisse* e *USPV* è importante che si possa continuare a sostenere con programmi di incentivazione misure di riduzione delle emissioni antieconomiche.

La scadenza nel 2040 dello strumento dell'impegno di riduzione indicata nel progetto (cpv. 2) è accolta con favore dai Cantoni *ZH, UR, GL, SH, SG, AG, TG* e dalla *DCPA*. Per *energie-wende-ja* gli impegni di riduzione dovrebbero scadere già nel 2030, mentre per i *membri dell'Alleanza climatica* e il *PS* già nel 2035. Secondo questi ultimi, per le imprese che riducono a zero le loro emissioni prima del 2030 devono però essere possibili pagamenti di bonus finanziati tramite la tassa sul CO₂. Di parere opposto sono le organizzazioni vicine all'economia: *economiesuisse, AEnEc, Handelskammer beider Basel, swissmem* e *Swiss Textiles* chiedono che lo strumento scada solo nel 2050. Il *PLR* chiede di non fissare alcuna scadenza per gli impegni di riduzione.

A differenza del proposto capoverso 3, le imprese devono poter concludere l'impegno di riduzione anche in presenza di sistemi di backup alimentati ancora con combustibili fossili. Questo è importante per *Arxada AG, ECO SWISS, economiesuisse, AEnEc, HotellerieSuisse, JardinSuisse, Lonza AG, USAM, scienceindustries* e *swissmem*.

USVP e *VSS* chiedono che sia possibile computare al raggiungimento dell'impegno di riduzione gli attestati internazionali.

Articolo 32

In merito agli importi della sanzione di cui all'articolo 32 sono state inoltrate varie richieste: *act, Accademie delle scienze, Biomasse Suisse, pvl* e la *Città di Zurigo* chiedono inasprimenti delle sanzioni, mentre *Arxada AG, economiesuisse, AEnEc, Lonza AG, scienceindustries* e *swissmem* chiedono che siano alleggerite. Per i *membri dell'Alleanza climatica* e il *PS* occorre stralciare la possibilità di compensare le mancate riduzioni in Svizzera con attestati internazionali.

Articoli 32a e 32b

La *Flughafen Zürich AG* approva la disposizione riguardante i impianti CFC. Le organizzazioni *economiesuisse, Gaznat, Regio Energie Solothurn, USAM swissmem, Swisspower AG* e *ASIG* vogliono che la restituzione della tassa sul CO₂ per gli impianti CFC che non partecipano al SSQE né hanno sottoscritto un impegno di riduzione sia indipendente dall'entità delle prestazioni. Per *Alpiq, Club Energia Svizzera, ewz, pvl, Verdi, Giovani Verdi, membri dell'Alleanza climatica, PS* e *Città di Zurigo* gli impianti CFC devono essere trattati come gli altri riscaldamenti a combustibili fossili o produzioni di energia da fonti fossili e, pertanto, occorre stralciare gli articoli 32a e 32b. Secondo i *membri dell'Alleanza climatica* e il *PS* l'articolo 32b capoverso 2 può essere mantenuto a titolo di promozione della trasformazione.

6.10 Destinazione della tassa sul CO₂

Articolo 33a

Il progetto prevede di aumentare a meno della metà la destinazione parzialmente vincolata dei fondi provenienti dalla tassa sul CO₂ temporaneamente fino al 2030. Questo aumento viene approvato da molti Cantoni (*LU, UR, GL, ZG, FR, SO, BS, SH, SG, GR, AG, TI e JU*). A favore dell'aumento si dichiarano oltre ai partiti *PEV, Alleanza del Centro e PS* anche alcune organizzazioni, tra cui *aeesuisse, AgorA, costruzionesvizzera, casafair, EIT.swiss, FRI, Geothermie Schweiz, InfraWatt*, i *membri dell'Alleanza climatica, metal.suisse, Ökostrom Schweiz, Società Svizzera degli Impresari Costruttori, USAM, Unione delle città, suissetec e swissolar*. Per i Cantoni *SH, TG* nonché *Losanna* e *USPI* la destinazione parzialmente vincolata potrebbe anche ammontare (temporaneamente) a più della metà. *Prométerre* è dello stesso parere, poiché ritiene la redistribuzione non necessaria. Il Cantone *JU* nonché *EIT.swiss, PEV, Geothermie Schweiz, InfraWatt, Giovani del centro Svizzera, asef, suissetec* e *VFS* che la destinazione parzialmente vincolata non scenda a massimo un terzo dal 2030 come proposto. Il Cantone *JU* chiede una destinazione parzialmente vincolata più elevata fino al 2035. *ISOLSUISSE* propone di definire un limite minimo della destinazione parzialmente vincolata. Per l'*ASI* l'aumento della destinazione parzialmente vincolata è accettabile solo se gli incentivi finanziari portano a una riduzione degli aumenti dei canoni di locazione in caso di risanamenti energetici.

Il proposto aumento della destinazione parzialmente vincolata viene respinto da *Axpo, CCL Schweiz, ECO SWISS, economiesuisse, energie-wende-ja, PLR, FMS, GGS, APF* una *persona privata, UDC, swisscleantech, swissmem, Travail.Suisse* e *AES*. Come punti critici vengono menzionati tra l'altro la riduzione dell'effetto d'incentivazione e il conseguente maggior aggravio per le economie domestiche nonché incertezze di diritto costituzionale. Per il *GGs* sarebbe importante che dal 2040 la destinazione dei proventi della tassa sul CO₂ non fosse più vincolata. *GISO, SEV* e *USS* sono contro qualsiasi destinazione vincolata e anche il *pvl* preferisce una pura tassa di incentivazione.

Alcuni partecipanti preferirebbero un aumento della tassa sul CO₂ invece dell'aumento della destinazione vincolata (*PEV, membri dell'Alleanza climatica, Ökostrom Schweiz, PS, SSES* e *UFS*; confronta in proposito anche il capitolo 6.9). Di diverso avviso è il Cantone *GR*.

La *D CPA* nonché i Cantoni *UR, GL, ZG, FR, SG, AG* e *TI* approvano inoltre la disposizione secondo cui i fondi non interamente utilizzati possono essere riportati agli anni successivi, purché non superino i 150 milioni di franchi. Mentre il *Club Energia Svizzera* chiede di ridurre questo importo a 50 milioni di franchi, *Geothermie Schweiz* chiede di non porre alcun tetto massimo a questo importo. I Cantoni *LU, VD, GE* e *JU* chiedono che questi fondi vengano aggiunti all'importo per il Programma Edifici previsto nell'articolo 34 capoverso 1. Secondo il *pvl* i fondi non interamente utilizzati dovrebbero essere versati in un fondo di risanamento.

Articolo 34

Affinché i fondi supplementari a destinazione vincolata provenienti dalla tassa sul CO₂ possano andare al Programma Edifici, vari partecipanti chiedono di stralciare nel capoverso 1 l'importo massimo disponibile per il Programma Edifici (Cantoni *UR, GL, SG, AG, TI, VD, NE, GE, JU* nonché *D CPA, FRI* e *Associazione dei Comuni*). Con argomenti simili i Cantoni *FR, SH, TG, VD, VS* nonché *aeesuisse, Centre Patronal, Verdi, Giovani Verdi, Unione delle città* e *swissolar* chiedono di aumentare l'importo massimo. Il *PLR*, invece, accoglie con favore il fatto che non siano previsti fondi supplementari per il Programma Edifici e auspica che a lungo termine questo programma sia sostituito da un sistema dell'economia privata.

Affinché i Programmi Edifici cantonali possano ricevere contributi globali, devono sostenere la sostituzione dei riscaldamenti elettrici a resistenza e di quelli a olio combustibile, ma in aggiunta al capoverso 2 lettera a del progetto posto in consultazione, anche di quelli a gas o in generale di quelli a combustibili fossili (Cantoni *SH, AG, TG* nonché *Associazione professionale svizzera delle pompe di calore, In-*

fraWatt, *Satom SA* e *VFS*). I partecipanti *costruionesvizzera*, *economiesuisse*, *EIT.swiss*, *Entwicklung Schweiz*, *HotellerieSuisse*, *metal.suisse*, *Società Svizzera degli Impresari Costruttori*, *USAM*, *Swiss Krono AG*, *The Branch* e *VZI* chiedono una relativa integrazione delle costruzioni nuove sostitutive. L'*USPI* vuole che possano beneficiare dei contributi globali solo i Cantoni in cui non vigono divieti per i riscaldamenti a combustibili fossili né obblighi di risanamento. *AgorA*, *ISOLSUISSE*, *Prométerre* e i *membri dell'USC* chiedono l'estensione del Programma Edifici agli edifici delle aziende (agricole) e *Holzbau Schweiz*, *Lignum*, *Pozzi di carbonio legno svizzero* e *Swiss Krono AG* propongono di indennizzare la sostituzione di materiali edili con il legno nonché l'analisi del ciclo di vita dei materiali edili. Per la *Satom SA* e l'*asep* è importante che i nuovi allacciamenti a reti di riscaldamento ampiamente non alimentate a combustibili fossili siano fundamentalmente equiparate a una sostituzione del riscaldamento.

Una *persona privata* non approva il fatto che la Confederazione faccia dipendere i contributi dalle misure dei Cantoni. I Cantoni *SH* e *TG* chiedono che, a differenza del progetto (cpv. 2 lett. b), il contributo di base possa ammontare al 60 per cento dei fondi disponibili. La *DCPA* nonché i Cantoni *UR*, *GL*, *FR*, *SG* e *AG* fanno notare che il fattore due nel calcolo del contributo complementare (al massimo il doppio del credito autorizzato da un Cantone per il suo Programma Edifici) deve essere garantito anche a lungo termine. Il Cantone *BE* nonché *PEV*, *membri dell'Alleanza climatica*, *PS*, *SSES* e *asep* chiedono che i contributi complementari possano ammontare fino a tre volte l'importo dei fondi autorizzati dai Cantoni. Per i Cantoni *ZG* e *FR* sarebbe invece importante definire un fattore minimo che eviti grandi differenze tra i fattori complementari dei Cantoni.

La promozione di programmi d'incentivazione per la sostituzione di impianti per la produzione di calore di cui all'articolo 34 capoverso 3 viene accolta con favore da molti Cantoni (*LU*, *OW*, *NW*, *GL*, *FR*, *SO*, *SG*, *AG* e *TI*) nonché da *aeesuisse*, *DCPA Centre Patronal*, *Consiglio dei PF*, *PEV*, *FER*, *membri dell'Alleanza climatica*, *ASI*, *Raiffeisen Svizzera*, *Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'ingegneria*, *PS*, *SSES* e *swissolar*. Alcuni partecipanti, tra cui i Cantoni *BE*, *FR*, e *VD* nonché *PVE*, *Verdi*, *Giovani del centro Svizzera*, *PS* e *USS*, ritengono insufficiente l'importo della promozione e *ECO SWISS* propone di utilizzare per questa promozione i fondi provenienti dalle varie sanzioni previste dalla legge sul CO₂ o da quelli della geotermia. Per l'*USS* e *Travail.Suisse* è però importante che i fondi supplementari non provengano dalla tassa sul CO₂. Le organizzazioni *aeesuisse* e *swissolar* chiedono che dopo il 2030 sia possibile utilizzare inoltre i fondi previsti per la sostituzione del riscaldamento nel Programma Edifici. Secondo *InfraWatt* e *VFS*, nelle aree prioritarie per le reti termiche i riscaldamenti individuali devono essere promossi solo in casi eccezionali. Per *Groupe E* e l'*Associazione dei produttori di H2* è importante a medio termine che vengano promossi anche i riscaldamenti alimentati con celle a combustibile. Per il Cantone *VD* la disposizione è ancora troppo imprecisa. Inoltre dovrebbero poterne beneficiare anche gli edifici agricoli. Il Cantone *TG* fa notare che la misura di sostegno diventa tuttavia superflua se vengono aumentati i fondi per i Programmi Edifici dei Cantoni. I *membri dell'Alleanza climatica* e la *SSES* chiedono inoltre un obbligo di risanamento per i riscaldamenti più vecchi di 25 anni e un premio alla demolizione per la sostituzione di riscaldamenti che non hanno ancora raggiunto il loro fine vita economico e tecnico.

Articolo 34a

I Cantoni *LU*, *UR*, *GL*, *FR*, *BL*, *SG*, *AG*, *GE* nonché *aeesuisse*, *DCPA*, *ewz*, *ISOLSUISSE*, *Fondazione per la protezione dei consumatori*, *suissetec*, *Swisspower AG* e *UFS* accolgono positivamente la promozione della geotermia. *Geothermie Schweiz* e il Cantone *VD* chiedono più fondi per la geotermia, ma accolgono con favore la promozione a tempo indeterminato. Per la *FER* è importante che nonostante la promozione della geotermia sia preservata la libera concorrenza, mentre *arv Baustoffrecycling* respinge la promozione della geotermia. A complemento del progetto viene spesso menzionata in particolare l'estensione della misura di sostegno alla produzione e all'immissione di gas rinnovabili, tra l'altro dal Cantone *AG*, alcuni rappresentanti delle energie rinnovabili nonché dei settori dell'energia elettrica e del gas (ad es. *aeesuisse*, *ewb*, *Ökostrom Schweiz*, *Gaznat* e *ASIG*, *economiesuisse*, i *membri dell'USC* e l'*Unione delle città*). Altre richieste di integrazioni riguardano lo sfruttamento

dell'energia solare (*aeesuisse*, *IPCCS*, *membri di Patrimonio Svizzero* e *swissolar*), progetti per ridurre ed evitare il consumo di energia (*Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'ingegneria* e *swisscleantech*), progetti per lo sviluppo e la produzione di combustibili rinnovabili (*Biofuels Schweiz* e una *persona privata*) nonché l'idrogeno verde (Cantone *JU*). A tale scopo occorre mettere a disposizione fondi supplementari.

Viene approvata in larga parte anche la promozione di pianificazioni energetiche (Cantoni *BE*, *UR*, *NW*, *GL*, *FR*, *SO*, *BL*, *SH*, *SG*, *AG*, *TG*, *TI*, *GE*, *JU* nonché *aeesuisse*, *D CPA*, *ewz*, *InfraWatt*, *ISOLSUISSE*, *asep*, *Swisspower AG*, *UFS*, *VFS* e *AES*). Solo *arv Baustoffrecycling* e l'*USPI* respingono la promozione delle pianificazioni energetiche. Per il Cantone *JU* sarebbe appropriato concedere i fondi fino al 2035. Secondo il Cantone *TI* non si deve confondere la pianificazione energetica con quella del territorio, ragione per cui occorre stralciare la definizione di pianificazione energetica «territoriale». Per il Cantone *BE* è importante che vengano promosse anche pianificazioni energetiche regionali nonché aggiornamenti di pianificazioni esistenti, ma gli obblighi di allacciamento non dovrebbero essere una parte integrante obbligatoria delle pianificazioni. I Cantoni *FR* e *JU* chiedono sostegno per la realizzazione di queste pianificazioni energetiche. L'*Unione delle città* vuole che oltre alle pianificazioni energetiche vengano sostenuti anche altri piani di utilizzazione speciale. Per l'*asep* e il *VFS* è inoltre importante che i dati delle pianificazioni energetiche siano accessibili al pubblico. Il *GLP* e i *membri di Patrimonio Svizzero* chiedono la menzione specifica dell'energia solare come asse strategico nelle pianificazioni energetiche.

Articolo 35

La prosecuzione del fondo per le tecnologie viene accolta con favore, *ma i membri dell'Alleanza climatica*, il *PS*, la *SSES* e l'*asep* suggeriscono di concentrarsi maggiormente in futuro su progetti scalabili rapidamente.

Il progetto prevede di potenziare il fondo per le tecnologie in misura tale che possa coprire i rischi degli investimenti nella costruzione o nell'ampliamento di reti termiche. Questo potenziamento viene sostenuto dai Cantoni *LU*, *SH*, *TG*, *GE* nonché tra l'altro da *aeesuisse*, *ewz*, *PLR*, *H2 Energy AG*, *InfraWatt*, *ISOLSUISSE*, *asep*, *Pozzi di carbonio legno svizzero*, *Unione delle città*, *suissetec*, *swissolar* e *AES*. Solo *ECO SWISS* si dichiara contraria al potenziamento del fondo per le tecnologie. Molti di questi partecipanti rimarcano che l'importo previsto per il potenziamento è troppo basso (*aeesuisse*, *InfraWatt*, *asep*, *Città di Zurigo*, *Unione delle città*, *suissetec*, *swissolar* e *VFS*). Per *InfraWatt* va ripensato il limite temporale della promozione. Per l'*Associazione Mobilità H2* e *H2 Energy AG* è importante che la promozione sia strutturata in modo tecnologicamente neutrale e per la *Città di Zurigo* e l'*Unione delle città* è importante che vengano esplicitamente coinvolti gli impianti di raffreddamento. *Swisspower AG*, invece, preferisce contributi di sostegno al posto di coperture dei rischi per le reti termiche.

Oltre a ciò, *casafair*, *membri dell'Alleanza climatica*, *PS* e *SSES* nonché il Cantone *LU*, chiedono che il fondo per le tecnologie debba inoltre contribuire alla sostenibilità degli investimenti nella sostituzione di riscaldamenti a combustibili fossili con alternative rinnovabili. Con ulteriori mezzi il fondo per le tecnologie deve sostenere anche misure di adeguamento (Cantoni *UR*, *GL*, *AI*, *TI* nonché *Arbeitsgruppe Berggebiet*, *CGCA*, *SAB*) e la *Città di Zurigo* con l'*Unione delle città* individuano un'esigenza di promozione supplementare per lo stoccaggio stagionale di energie rinnovabili.

Articolo 36

La nuova base di misurazione per la redistribuzione della quota dei proventi della tassa sul CO₂ spettante all'economia (cpv. 3) viene accolta con favore da *GGS*, *Travail.Suisse* e da *ACCP* e *CCCC*. Ora per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni si considera la somma salariale determinante. Il Cantone *BE* chiede che le modifiche non causino alcuno svantaggio ai membri delle famiglie che lavorano nell'agricoltura. E il Cantone *VD* fa notare che la redistribuzione tramite le casse malati non raggiunge tutte le persone. *CCL Schweiz*, *energie-wende-ja*, *PVE*, *GPEV*, i *membri dell'Alleanza climatica*, *USS*, *PS*, *SSES* e *swisscleantech* suggeriscono di aumentare la visibilità della redistribuzione.

Con l'articolo 34 capoverso 4 del progetto posto in consultazione il Consiglio federale propone ora di escludere dalla redistribuzione dei fondi provenienti dalla tassa sul CO₂ le imprese che sono esentate dal pagamento della tassa sul CO₂ a seguito di un impegno di riduzione. *ACCP* e *CCCC* sono d'accordo con questa modifica, che tuttavia viene respinta in particolare dalle cerchie di partecipanti vicine all'economia (*Aargauische Industrie- und Handelskammer, act, Coop, ECO SWISS, economiesuisse, AEnEc, GGS, CI Commercio al dettaglio, Migros, USAM, swissmem* e *Swiss Textiles*). Alcuni partecipanti vogliono andare oltre la consultazione ed escludere dalla redistribuzione anche le imprese che partecipano al SSQE (*PEV, ewz, Verdi, GPEV, Giovani Verdi, membri dell'Alleanza climatica, PS, SSES, Città di Zurigo, Unione delle città* e *swisscleantech*). Anche queste imprese non pagano la tassa sul CO₂. Si spingono ancora oltre l'*USS* e *Travail.Suisse*, i quali preferirebbero che la redistribuzione andasse solo alle economie domestiche private.

Articolo 37

Il Consiglio federale intende promuovere le infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici nei condomini, nelle aziende e nei parcheggi pubblici. Questa nuova misura di sostegno viene accolta con favore dai Cantoni *LU, FR, TG, TI, VS, GE* nonché, tra l'altro, da *Accademie delle scienze, auto-schweiz, Centre Patronal, FRI, Verdi, Giovani del centro Svizzera, SAB, USS, Unione delle città, swisscleantech, Travail.Suisse* e *AES*. Viene invece respinta dai Cantoni *ZG, AG, JU* nonché, ad esempio, da *Biofuels Schweiz, APF, Regio Energie Solothurn, USAM, UDC, The Branch* e *ASIG*. Vari partecipanti propongono come alternativa norme che obblighino a installare stazioni di ricarica in caso di risanamenti o nuove costruzioni (*Accademie delle scienze, EIT.swiss, energie-wende-ja, IPCCS* e *KGTV*), oppure una promozione tramite incentivi fiscali (*FMS, FRI, APF, UDC, Swiss eMobility* e *Travail.Suisse*). La valutazione di deduzioni fiscali per promuovere l'infrastruttura di ricarica annunciata nel rapporto esplicativo viene respinta dal Cantone *NW*.

Richieste sono pervenute in particolare per altri quattro punti: in primo luogo in relazione alla provenienza dei fondi per le stazioni di ricarica dalle sanzioni che gli importatori dei veicoli devono versare in caso di superamento dei loro obiettivi individuali per i parchi veicoli nuovi degli anni fino al 2030 compreso. Questa fonte viene criticata, poiché questi fondi sarebbero altrimenti destinati al Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (varie associazioni del settore automobilistico e dell'aviazione nonché, tra l'altro, *economiesuisse* e *PLR*). Altri partecipanti dubitano dell'affidabilità come fonte di finanziamento di questi fondi provenienti dalle sanzioni (Cantone *BS* nonché *Accademie delle scienze, pvl, Verdi, Giovani Verdi, Lidl Svizzera, Mobility, Swiss eMobility, swisscleantech* e *swissolar*).

In secondo luogo lamentano la mancata neutralità tecnologica in particolare il *PLR*, il *pvl* e alcune associazioni dell'economia partecipanti (tra cui *economiesuisse, swissmem*), il settore del gas (tra cui l'*ASAIG*), alcune organizzazioni del settore automobilistico (tra cui *auto-schweiz, ASTAG*), rappresentanti del settore dell'energia elettrica e delle energie rinnovabili (tra cui *Alpiq, Biomasse Suisse*) e i *membri dell'USC*. Per questi partecipanti non è comprensibile perché nella promozione non sono incluse le stazioni di rifornimento di idrogeno.

In terzo luogo alcuni partecipanti integrano la selezione delle ubicazioni da promuovere, ad esempio inserendovi luoghi idonei per il trasporto merci su strada o case unifamiliari, oppure la restringono (ad es. *membri dell'Alleanza climatica, USS, PS, Unione delle città, swisscleantech, AES, UTP* e il Cantone *VD*).

In quarto luogo, a causa degli sviluppi in corso occorre limitare il periodo della promozione a quattro anni (*DCPA* nonché i Cantoni *UR, GL, FR, SG* e *AG*), prolungarlo fino al 2035 (*ACS, auto-schweiz* e *strasseschweiz*), o avviarlo già prima del 2025 (Cantone *BS* nonché *Giovani del centro Svizzera, membri dell'Alleanza climatica, Mobility, una persona privata, PS, Fondazione per la protezione dei consumatori, Swiss eMobility* e *ATA*).

Articolo 37a

Il Consiglio federale intende promuovere il trasporto ferroviario transfrontaliero di persone con i proventi della vendita all'asta dei diritti di emissione per gli aeromobili. La disposizione viene fondamentalmente approvata dai Cantoni *ZH, BE, FR, AG, VD, NE, GE, JU* nonché da *aeesuisse, DCPA, FER, GastroSuisse, Giovani del centro Svizzera, LITRA, FFS, FST, USS, SEV, Città di Zurigo, Unione delle città, swissolar, Travail.Suisse, Twiliner* e *UTP*. Alcuni partecipanti vogliono tuttavia stralciare completamente il limite temporale della promozione (Cantoni *BE, TG* nonché *aeesuisse, PEV, GPEV Giovani del centro Svizzera, membri dell'Alleanza climatica, LITRA, Pro Bahn Schweiz, FFS, FST, PS, swissolar, ATA, VeFeF* e *UTP* o prolungarlo (Cantoni *LU, SH* e *JU*). Inoltre, i Cantoni *VD, JU* nonché i partecipanti *PEV, Verdi, GPVE, Giovani Verdi, membri dell'Alleanza climatica, Losanna, SEV, USS, PS, Unione delle città, umverkehR, ATA* e *VeFeF* sottolineano l'insufficienza dell'importo previsto. *COTAS, VeFeF* e *ATA* non comprendono perché viene utilizzata per la protezione del clima solo una parte dei fondi provenienti dalle aste dei diritti di emissione per gli aeromobili.

Axada AG, EIT.swiss, il PLR, Flughafen Zürich AG, FMS, Genève Aéroport, Lonza AG, USAM, SIAA, UDC, Synhelion e *Zürcher Handelskammer* respingono la misura di sostegno. Il Cantone *ZH*, il *PLR* nonché rappresentanti dell'aviazione (tra cui *Aerosuisse, Aviationsuisse*) e dell'economia (tra cui *economiesuisse*) e *Synhelion* deplorano soprattutto l'utilizzazione dei proventi della vendita all'asta dei diritti di emissione per gli aeromobili, poiché a loro avviso questo sarebbe un sovvenzionamento trasversale. Di conseguenza, molti di questi partecipanti chiedono di utilizzare i fondi per ridurre le emissioni di gas serra nel trasporto aereo, ad esempio mediante carburanti per l'aviazione sostenibili. Il Cantone *ZH* vuole promuovere il trasporto ferroviario transfrontaliero di persone in alternativa con fondi del bilancio generale della Confederazione.

In altre richieste pervenute si chiede di estendere la promozione al trasporto in autobus o navale (Cantone *TI* nonché *ASTAG, swisscleantech, Twiliner* e *UFS*) o al trasporto transfrontaliero regionale e locale, (Cantoni *BS, TI, NE, GE* e *JU*), come pure di limitare della promozione alle offerte di treni particolarmente idonee a sostituire i voli (*pvl* e *Città di Zurigo*).

6.11 Esecuzione e promozione

Articolo 40

Secondo il progetto, il Consiglio federale deve verificare periodicamente l'efficacia e l'economicità delle misure della legge sul CO₂ (nonché la necessità di misure supplementari). Questa disposizione viene accolta con favore dall'*ASIG*. In merito a questo articolo *economiesuisse, Energie 360° AG, swisscleantech, swissmem, Swisspower AG* e *ASIG* ritengono che occorrerebbe chiarire il computo di vettori energetici rinnovabili importati nei relativi rilevamenti statistici utilizzati e propongono di computare nell'inventario dei gas serra i vettori energetici comprovatamente rinnovabili come energie rinnovabili alle energie e agli strumenti di politica energetica. Secondo *Prométerre* e i *membri dell'USC*, nei gas serra si dovrebbe tenere conto anche della provenienza biologica delle emissioni dell'agricoltura. Per *ACS, auto-schweiz* e *strasseschweiz* le riduzioni di emissioni nell'ambito dei progetti di compensazione dovrebbero essere computate al settore dei trasporti, e questo modificherebbe il valore delle riduzioni per settore indicate nel rapporto esplicativo.

Articolo 40d

Secondo questa disposizione l'Autorità di vigilanza sui mercati finanziari (FINMA) e la Banca nazionale svizzera (BNS) devono verificare periodicamente i rischi finanziari legati al clima e redigere un rapporto. I Cantoni *LU, JU* nonché *aeesuisse, Centre Patronal, energie-wende-ja, PLR, Raiffeisen, ASB, Città di Zurigo, swissolar* e *Travail.Suisse* sostengono fondamentalmente questa disposizione. *FMS, USAM* e *UDC* fanno notare che i rischi climatici non sono una categoria di rischi accertata sotto il profilo della teoria finanziaria o economico, che le disposizioni sono inutili e, pertanto, devono essere stralciate. Per il Cantone *ZH, Losanna* e il *Partito comunista* questa disposizione non basta a rispettare l'obiettivo definito nell'articolo 2 capoverso 2 lettera b. Anche le *Accademie delle scienze* criticano che questa è l'unica misura per raggiungere questo obiettivo. Secondo il Cantone *LU* occorre precisare

con quale periodicità devono essere pubblicati i rapporti menzionati. Secondo vari attori la disposizione deve essere inoltre integrata: i *membri dell'Alleanza climatica*, il *PS*, la *SSES* e *swisscleantech* chiedono che la *FINMA* e la *BNS* non si limitino al rapporto sui rischi finanziari legati al clima, bensì informino anche annualmente sulle misure adottate e previste. Il *pvl* chiede un'integrazione in cui si specifica che la *FINMA* effettua una verifica individuale della compatibilità climatica dei portafogli d'investimento degli investitori istituzionali con sede in Svizzera. Secondo il Cantone *VD*, *Losanna*, il *Partito Comunista* e *Travail.Suisse*, occorre inserire disposizioni relative agli investimenti della *BNS* e di altre grandi banche. Il Cantone *JU* chiede inoltre che vengano elaborati standard contro il green washing e i *Verdi*, i *Giovani Verdi* e i *membri dell'Alleanza climatica* vogliono che nella legge siano previsti accordi settoriali con operatori del mercato finanziario.

Articolo 41

I Cantoni *FR*, *JU* nonché *Lidl Svizzera*, *FSPC* e *Travail.Suisse* approvano il proposto articolo 41. Il Cantone *JU* chiede che nella legge siano indicati i costi per la promozione delle formazioni e dei perfezionamenti e che anche i Comuni e le Città ricevano fondi per la consulenza e l'informazione (*Losanna* e *Unione delle città*). Per vari partecipanti l'uso del termine «protezione del clima» non è chiaro, in particolare per quanto concerne l'adattamento ai cambiamenti climatici (Cantoni *BL*, *BS* e *Travail.Suisse*). L'*IPCCS* chiede in questo contesto una task force climatica simile a quella istituita per la Covid-19. E *Travail.Suisse* chiede di inserire un articolo relativo alla «transizione giusta», nel quale vengano rimarcate tra l'altro le possibilità di riqualificazione e perfezionamento professionale.

Articolo 41a

La promozione di tecnologie di propulsione CO₂ neutrali nei trasporti pubblici stradali e navali viene accolta fondamentalmente con favore dai Cantoni *BE*, *LU*, *FR*, *AG*, *NE* e *GE*. Ulteriore supporto giunge tra l'altro dall'*Alleanza del Centro*, da rappresentanti del trasporto pubblico e del turismo (ad es. *Pro Bahn Schweiz*, *FST* e *UTP*, *FER*, *Losanna*, *Transitgas AG*, *Travail.Suisse* e *AES*). L'*Associazione dei Comuni* approva specificamente il fatto che questa disposizione non distingue tra Comuni di agglomerazione e altri Comuni. La promozione viene respinta da *ASTAG*, *Biofuels Schweiz*, *economiesuisse*, *PLR*, *Regio Energie Solothurn*, *USAM*, *swissmem* e *ASIG*. Per la *FMS* e l'*UDC* la promozione non è motivabile dal punto di vista della politica climatica né opportuna da quello della politica energetica.

Molti partecipanti lamentano che la promozione non è tecnologicamente neutrale e, pertanto, i veicoli alimentati ad esempio con carburanti rinnovabili non possono beneficiarne (Cantoni *NW*, *AG* nonché tra l'altro *Biofuels Schweiz*, *economiesuisse*, *Empa*, *Ökostrom Schweiz*, *membri dell'USC*, *FST*, *USAM*, *Unione delle città*, *swisscleantech*, *Synhelion*, *AES* e *ASIG*). Invece, il Cantone *BE* nonché l'*IPCCS* e *Pro Bahn Schweiz* approvano esplicitamente il fatto che la promozione proposta è tecnologicamente neutrale.

Un ulteriore, grande punto critico è l'eccessiva esiguità dell'importo disponibile per la promozione. Oltre che da alcuni Cantoni (*ZH*, *BE*, *BS*, *SH*, *AI*, *SG*, *AG*, *TG*, *VD*, *NE*, *GE* e *JU*) questo punto viene criticato dal *PS*, da alcune organizzazioni del trasporto pubblico (ad es. *UTP*) o del settore automobilistico (ad es. *auto-schweiz*), dai *membri dell'Alleanza climatica* e dall'*Unione delle città*. Spesso si fa il collegamento con le entrate supplementari della Confederazione a seguito della proposta modifica della *LIOm*. Per *energie-wende-ja* è importante che l'importo destinato alla promozione non superi le summenzionate entrate supplementari e che la promozione sia limitata nel tempo. Il Cantone *NE* e *Swissrail* sarebbero favorevoli a un'entrata in vigore retroattiva al 2022. Per i *membri dell'Alleanza climatica*, il *PS* e l'*ATA*, l'ammontare dei contributi deve adeguarsi alla variazione dei costi d'investimento.

Secondo i Cantoni *SG* e *VD*, nel progetto non è sufficientemente chiaro di che genere di aiuto finanziario si tratta e che cosa rientra nei costi supplementari (Cantone *VD*). Per il Cantone *BE* la disposizione deve essere formulata in modo vincolante (stralciare la formulazione «può»). Il *IPCCS* è piuttosto critico nei confronti della promozione di veicoli non alimentati direttamente a energia elettrica e secondo i Cantoni *GR*, *VD*, *NE* e *JU* la promozione deve valere solo per l'idrogeno verde. Sono pervenute

anche alcune richieste riguardanti l'estensione della promozione: l'ASTAG chiede l'estensione a tutti i veicoli commerciali; LITRA, FFS, SEV e UTP alle locomotive (di manovra); ACS, auto-schweiz e strasseschweiz ai taxi e agli autobus privati; i Cantoni ZH, BS, AG nonché la DCPA, l'Unione delle città e la Città di Zurigo all'infrastruttura di ricarica degli autobus. Inoltre si deve promuovere anche l'infrastruttura per la produzione, lo stoccaggio e la distribuzione di idrogeno (Transitgas AG).

L'UTP propone importi della promozione concreti per specifiche categorie di veicoli (con il sostegno di LITRA, SEV e Posta SA) e la Swiss Association for Zero Emission Boat avanza una proposta per la precisazione della promozione nella navigazione. Oltre a ciò, il Cantone NE chiede che si tenga conto della tecnologia di propulsione dei veicoli nel calcolo della redditività minima secondo l'ordinanza dell'11 novembre 2009 sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV)¹⁹.

6.12 Disposizioni penali

Articolo 45a

Il Cantone AG e Losanna chiedono multe più elevate in caso di infrazione intenzionale secondo l'articolo 45a del progetto posto in consultazione.

6.13 Disposizioni finali

Articolo 48c

Lignum e Pozzi di carbonio legno svizzero concordano con tutte le proposte misure riguardanti la trasferibilità e la Flughafen Zürich AG accoglie positivamente la trasferibilità dei diritti di emissione, La Città di Zurigo, invece, è contraria alle previste trasferibilità. L'Unione delle città vuole valorizzare gli attestati, i diritti e i certificati di emissione in eccesso come superamento dell'obiettivo, ma non trasferirli. ACS, Arxada AG, auto-schweiz, economiesuisse, HotellerieSuisse, KliK, Lonza AG, USAM, scienceindustries, strasseschweiz, swissmem e Swiss Textiles chiedono che, analogamente agli attestati nazionali non utilizzati, anche gli attestati internazionali per le riduzioni di emissioni conseguite nel periodo 2022-2024 possano essere riportati illimitatamente al periodo 2025-2030. Infine, per i membri dell'Alleanza climatica, il PS e la SSES è importante che possano essere trasferiti solo i diritti di emissione e i certificati di riduzione delle emissioni per riduzioni delle emissioni a partire dal 2020.

6.14 Modifica di altri atti normativi

6.14.1 Legge federale del 21 giugno 1996 sull'imposizione degli oli minerali

Articolo 12

Biofuels Schweiz chiede che la tariffa d'imposta per i carburanti rinnovabili nell'articolo 12 della LIOM venga corretta con il fattore di conversione.

Articolo 12b

Le richieste riguardanti le agevolazioni d'imposta sugli oli minerali per i carburanti biogeni sono trattate nel capitolo 6.4.

Articolo 18

La proposta abrogazione della restituzione dell'imposta sugli oli minerali per le imprese di trasporto concessionarie viene accolta con favore dal Cantone LU nonché da Alpiq, PLR, Giovani del centro Svizzera, membri dell'Alleanza climatica, LITRA, Posta SA, una persona privata, Romande Energie SA, Unione delle città, swisscleantech, PS e UTP. I Cantoni OW e JU nonché RKBM, FST, SAB e Arbeitsgruppe Berggebiet respingono invece questa norma.

¹⁹ RS 745.16

La richiesta di una soppressione graduale della restituzione riceve molto sostegno (Cantoni *UR, OW, GL, AI, AG, TI, VS, NE* nonché *aeesuisse, DCPA, Alleanza del Centro, LITRA, CGCA, FST, SAB, Associazione dei Comuni, USS, swisscleantech, swissolar* e *UTP*), inoltre si deve differenziare trasporti locali e regionali. Nella richiesta vengono formulate sia la ripresa del relativo articolo della revisione totale bocciata dal popolo che una proposta dell'UTP. *energie-wende-ja* chiede un'immediata abrogazione della restituzione, mentre i Cantoni *NW* e *TG* propongono di posticipare l'abrogazione al 2030. Secondo il Cantone *ZH* e il *SEV*, invece, la l'abrogazione della restituzione deve valere solo per i nuovi veicoli e i nuovi motori delle navi che vengono messi in esercizio dopo il 2025.

6.14.2 Legge del 19 dicembre 1997 sul traffico pesante

ACS, Coop, PLR, Verdi, CI Commercio al dettaglio, Giovani Verdi, Migros, Posta SA, strasseschweiz, Travail.Suisse e *AES* sostengono l'esenzione di determinati veicoli del traffico pesante dalla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). I Cantoni *FR* e *VD* nonché tra l'altro alcuni rappresentanti dell'economia (p. es. *economiesuisse* e *swissmem*), dei settori automobilistico e della logistica (p. es. *ASTAG, auto-schweiz, Biofuels Schweiz CI Commercio al dettaglio, aeesuisse, Empa, PLR, swisscleantech, AES* e *ASIG*) chiedono tuttavia che l'articolo 4 sia formulato in modo tecnologicamente neutrale. Ciò anche nello spirito della mozione 19.4381. I membri dell'Alleanza climatica, il PS e l'ATA, invece, accolgono esplicitamente con favore la formulazione proposta, anche perché la ritengono tecnologicamente neutrale. Il Cantone *OW* respinge in generale l'esenzione dalla TTPCP, poiché è in contrasto con gli sforzi per trasferire il traffico pesante dalla strada alla ferrovia. I Cantoni *UR, SG* e *VS* sollevano la questione delle perdite di entrate per i Cantoni.

Inoltre, un'esenzione totale dalla TTPCP non sarebbe opportuna neanche per i veicoli elettrici e a idrogeno, regione per cui secondo una serie di partecipanti l'esenzione dovrebbe essere parziale (*aeesuisse, Allianz Fossilfreie Logistik, ASTAG, FFS, swisscleantech, ATA* e *UTP*). La proposta limitazione a tempo determinato dell'esenzione è accolta con favore da *ASTAG*, mentre *Swisscofel* preferisce un'esenzione a tempo indeterminato. Dal canto suo *economiesuisse* chiede maggiore certezza della pianificazione mediante la definizione del periodo di esenzione dall'immatricolazione del veicolo, mentre per *Alpiq, Coop, Associazione Mobilità H2, H2 Energy AG, CI Commercio al dettaglio, Migros* l'esenzione deve essere concessa fino al 2035. Per l'*ACS, auto-schweiz* e *strasseschweiz* sarebbe opportuna addirittura un'esenzione fino al 2040. Secondo la *Romande Energie SA*, a seconda dell'evoluzione di prezzi si dovrebbe considerare una proroga. Per i *Verdi* e i *Giovani Verdi* il periodo della promozione è troppo rigido e *swisscleantech* potrebbe immaginare un'abrogazione graduale dell'esenzione. Anche per l'*Iniziativa delle Alpi*, la durata dell'esenzione è troppo lunga (anche *UTP*) e deve essere armonizzata con la revisione della TTPCP annunciata per il 2023. Anche il Cantone *LU* chiede che la TTPCP sia rielaborata rapidamente.

Inoltre, i veicoli alimentati con idrogeno da fonti fossili non devono ricevere alcuna esenzione (*arv Bau-stoffrecycling*) e occorre stralciare l'esenzione del trasporto pubblico dalla TTPCP (*Alpiq*).

6.14.3 Legge del 30 settembre 2016 sull'energia

Articolo 51

Secondo la *Città di Zurigo* occorre inserire nella LEné anche misure contro le emissioni grigie derivanti dalla costruzione di edifici. I *Verdi*, i *Giovani Verdi* e l'*ASI* chiedono di rafforzare la lotta contro gli aumenti abusivi delle pigioni nonché le disdette a seguito di risanamenti mediante un complemento all'articolo 51 capoverso 3 della LEné. Oltre a ciò, l'*ASI* chiede di ridurre nell'ordinanza del 9 maggio 1990 concernente la locazione e l'affitto di locali d'abitazione o commerciali (OLAL)²⁰ la quota delle spese per revisioni importanti, che contano come investimenti di valorizzazione.

²⁰ RS 221.213.11

Articolo 53

Il Cantone *GR* come pure il *Consiglio dei PF, Synhelion e Travail.Suisse* approvano la maggiore promozione di progetti pilota e di dimostrazione nella *LEne* proposta nella consultazione. A differenza del progetto posto in consultazione, i *membri dell'Alleanza climatica*, il *PS*, la *SSES* e l'*asep* propongono di assumere interamente i costi supplementari, così come approvato dal Parlamento. Secondo *Groupe E* e l'*Associazione dei produttori di H2*, la scarsa maturità della tecnologia e l'elevato rischio finanziario non devono essere condizioni cumulative per la concessione in deroga del 70 per cento dei costi computabili.

6.14.4 Legge federale del 21 dicembre 1948 sulla navigazione aerea

I Cantoni *ZH, GE* nonché *AERIA+, Aviationsuisse, Climeworks, economiesuisse, PLR, Flughafen Zürich AG, Genève Aéroport, HotellerieSuisse, FST, SIAA, SWISS ed Edelweiss, Synhelion e Travail.Suisse* accolgono con favore la promozione di misure volte a ridurre le emissioni di gas serra del trasporto aereo proposta nell'articolo 103*b*. Quasi tutti i partecipanti vogliono impegnare il Consiglio federale a garantire questa promozione (stralcio della formulazione «può»). *SWISS ed Edelweiss* rimarcano che i fondi previsti sono insufficienti e anche *Climeworks* ritiene che la promozione dovrebbe essere più ampia. Il Cantone *ZH* propone di utilizzare per questa promozione i fondi provenienti dalla vendita all'asta dei diritti di emissione per gli aeromobili, mentre i *membri dell'Alleanza climatica, SEV, PS, ATA e VeFeF* chiedono un aumento della quota del finanziamento speciale per il traffico aereo per progetti di protezione dell'ambiente e, al contempo, l'introduzione di una tassa sui voli privati. Per il Cantone *FR* è importante che nella legge vengano precisate le fonti energetiche dei carburanti per l'aviazione sintetici rinnovabili, in modo da garantire che riducano effettivamente le emissioni dell'aviazione. Contro questa disposizione si dichiarano solo una *persona privata* e il Cantone *JU*.

6.14.5 Legge del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente

Aerosuisse, Arxada AG, Biofuels Schweiz, Biomasse Suisse, economiesuisse, Flughafen Zürich AG, Genève Aéroport, Lonza AG, USAM, scienceindustries, SIAA, SWISS ed Edelweiss e swissmem che in vari articoli del progetto posto in consultazione per la *LPAmb* si tenga conto o si riprendano i regolamenti dell'UE. *Synhelion*, invece, approva la formulazione proposta a tale scopo nella consultazione.

Articolo 7

Il Cantone *FR* nonché la *FSPC* e l'*AES* sono favorevoli alla definizione di combustibili e carburanti rinnovabili proposta per la *LPAmb*. Oltre a tutto ciò, sono pervenute alcune richieste di precisazione, ma anche di flessibilizzazione. Tra altri *Aerosuisse* e *SWISS ed Edelweiss* chiedono di accorpare i capoversi 9 e 10, *ACS, UPSA* e *strasseschweiz* di utilizzare la definizione «carburanti a basse emissioni di CO₂» invece di «carburanti rinnovabili», *Climeworks* chiede di integrare la definizione «renewable fuels of non-biogenic origin», la *Città di Zurigo* la parità di trattamento di carburanti e combustibili rinnovabili e l'*ASIG*, tra l'altro, di tenere conto nelle definizioni delle prove di rinnovabilità e di riduzione delle emissioni.

Articolo 30g

SVUT ed Energia legno Svizzera chiedono di modificare questo articolo, affinché il Consiglio federale possa limitare l'esportazione di rifiuti (in particolare legno usato) se lo smaltimento in Svizzera presenta vantaggi ecologici. Viene altresì proposta una modifica in tal senso dell'articolo 17 dell'ordinanza del 22 giugno 2005 sul traffico di rifiuti (OTRif)²¹. Queste richieste sono sostenute da *aeesuisse*.

Articolo 35d

Per *Aerosuisse, economiesuisse, scienceindustries* e *SWISS ed Edelweiss*, nell'articolo 35*d* il Consiglio federale deve definire per i carburanti e i combustibili rinnovabili «criteri di sostenibilità e criteri per

²¹ RS 814.610

risparmiare gas serra» invece di «requisiti ecologici». Secondo i medesimi partecipanti (con inoltre *Arxada AG* e *Lonza AG*), nel capoverso 2 si deve rinunciare alle formulazioni «può». Il Cantone *JU* e *Lid/ Svizzera* approvano il fatto che i carburanti agricoli continuano a rimanere vietati, mentre il Cantone *VD* sottolinea che occorre distinguere tra colture principali e coperture vegetali come il sovescio e le colture intercalari. Il divieto per i carburanti agricoli deve essere esteso ai nutrienti che sono in concorrenza con le superfici destinate alla promozione della biodiversità (Cantone *ZH*). È altresì importante consentire l'importazione di carburanti e combustibili con bilancio di massa. Le relative disposizioni vengono accolte con favore ma devono essere rafforzate con precisazioni (*Aerosuisse, economie-suisse, Flughafen Zürich AG, SIAA* e *SWISS ed Edelweiss*). Secondo *swisscleantech*, occorre inserire la prevenzione dei doppi conteggi nell'articolo 35d della LPAmb.

Categoria	Partecipanti	Abbreviazione nel testo
Cantoni	Appenzello Interno	AI
	Argovia	AG
	Basilea Campagna	BL
	Basilea Città	BS
	Berna	BE
	Friburgo	FR
	Ginevra	GE
	Giura	JU
	Glarona	GL
	Grigioni	GR
	Lucerna	LU
	Neuchâtel	NE
	Nidvaldo	NW
	Obvaldo	OW
	San Gallo	SG
	Sciaffusa	SH
	Soletta	SO
	Svitto	SH
	Ticino	TI
	Turgovia	TG
	Uri	UR
	Vallese	VS
	Vaud	VD
Zugo	ZG	
Zurigo	ZH	
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	Alleanza del Centro	
	I verdi	
	I verdi liberali	PVL
	Partito evangelico	PEV
	Partito socialista svizzero	PS
	PLR I liberali radicali	PLR
Unione democratica di centro	UDC	
Associazioni mantello dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna	Associazione dei Comuni Svizzeri	Associazione dei Comuni
	Gruppo svizzero per le regioni di montagna	SAB
	Unione delle città svizzere	Unione delle città
Associazioni mantello nazionali dell'economia	Associazione Svizzera dei Banchieri	ASB
	Federazione delle imprese svizzere	Economiesuisse
	Unione padronale svizzera	
	Unione sindacale svizzera	USS
	Unione svizzera dei contadini	USC
	Unione svizzera delle arti e mestieri	USAM
	Travail.Suisse	
Altri partecipanti alla consultazione invitati	Accademie svizzere delle scienze	Accademie delle scienze
	Agenzia Cleantech Svizzera	Act
	Agenzia dell'energia per l'economia	AEnEc
	Alleanza climatica Svizzera	Alleanza climatica
	Associazione mantello dell'aviazione svizzera	AEROSUISSE
	Associazione mantello dell'economia per le energie rinnovabili e l'efficienza energetica	aeesuisse
	Associazione degli aerodromi svizzeri	VSF

Associazione degli importatori svizzera di automobili	auto-suisse
Associazione delle aziende elettriche svizzere	AES
Associazione per il biogas agricolo	Ökostrom
Associazione svizzera dei commercianti di veicoli indipendenti	ASCVI
Associazione svizzera dei professionisti dell'ambiente	asep
Associazione Svizzera dei Proprietari Fondiari	APF
Associazione svizzera dei trasportatori stradali	ASTAG
Associazione svizzera del teleriscaldamento	AST
Associazione svizzera dell'industria del cemento	Cemsuisse
Associazione Svizzera Inquilini	ASI
Associazione svizzera dell'industria del gas	ASIG
Associazione traffico e ambiente	ATA
Automobile Club Svizzero	ACS
Avenergy Suisse	Avenergy
Biofuels Svizzera	
Biomasse Suisse	
Carbura	
Casafair Schweiz	Casafair
Commissione federale dell'energia elettrica	EiCom
CI Commercio al Dettaglio Svizzera	CI Commercio al dettaglio
Conferenza dei direttori cantonali dell'energia	EnDK
Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente	D CPA
Conferenza dei governi dei cantoni alpini	CGCA
Conferenza delle casse cantonali di compensazione.	CCCC
costruonesvizzera	
ECO SWISS	
Economia svizzera del legno	Lignum
Electrosuisse	
Fédération romande des consommateurs	
Federazione svizzera del turismo	FST
Fondazione per la pratica ambientale	PUSCH
Federazione svizzera dei patriziati e delle corporazioni	FSPC
Fondazione per la protezione del clima e la compensazione di CO ₂	KliK
Fondazione Svizzera Energia	FSE
Fondazione per la protezione dei consumatori	
Geothermie-Schweiz	
Greenpeace Svizzera	Greenpeace
HotellerieSuisse	
InfraWatt	

	Interessengemeinschaft Energieintensive Branchen	IGEB
	JardinSuisse	
	Medici per l'ambiente	MpA
	Scienceindustries	
	Schweizerischer Verband für Umwelttechnik	SVUT
	Schweizerische Vereinigung für Sonnenenergie	SSES
	Società svizzera degli ingegneri e degli architetti	SIA
	swisscleantech	
	Swiss International Airport Association	SIAA
	Swissmem	
	Swisspower AG	
	Swiss Textiles	
	Touring Club Svizzero	TCS
	Unione professionale svizzera dell'automobile	UPSA
	Unione svizzera produttori di verdura	USPV
	Verband des Strassenverkehrs	strasseschweiz
	WWF Svizzera	WWF
Altri partecipanti alla consultazione	Aargauer Heimatschutz	
	Aargauische Industrie- und Handelskammer	
	Allianz Fossilfreie Logistik	
	Alliance Sud	
	Alpiq	
	Arbeitsgruppe Berggebiet	
	Arbeitsgruppe Christen und Energie	
	arv Baustoffrecycling Schweiz	arv Baustoffrecycling
	Arxada AG	
	Association Climat Genève	
	Associazione dei piccoli contadini	
	Associazione dei produttori di H2	
	Associazione dei proprietari di bosco	BoscoSvizzero
	Associazione Domus Antiqua Helvetica	
	Association des groupements et organisations romands de l'agriculture	AgorA
	Association économique romande pour une infrastructure aéroportuaire performante	AERIA+
	Associazione Green Building Svizzera	
	Associazione Mobilità H2 Svizzera	Associazione Mobilità H2
	Associazione dell'industria svizzera dei lubrificanti	VSS
	Associazione pozzi di carbonio legno svizzero	
	Associazione professionale svizzera delle pompe di calore	
	Associazione Svizzera delle Casse di Compensazione professionali	ACCP
	Associazione Svizzera dei Castelli	
	Associazione svizzera per la protezione del clima	

Axpo	
Azione Quaresimale	
Bauernverband Appenzell Ausserrhoden	
Bauernverbände Nidwalden, Obwalden und Uri	
Berner Bauern Verband	
Berner Heimatschutz	
Campax	
Carnot-Cournot-Netzwerk	
Citizens' Climate Lobby Svizzera	CCL Svizzera
Centre Patronal	
Chambre de commerce, d'industrie et des services des Genève	
Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie	
Città di Zurigo	
Clean Fuel Now	
Climeworks	
Club Energia Svizzera	
Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute	COTAS
Commissione dei giovani agricoltori	CGA
Commissione federale della concorrenza	COMCO
Commissione federale d'igiene dell'aria	CFIAR
Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici	CTP
Consiglio dei PF	
Coop	
Der Gewerbeverein	
Edelweiss Air AG	Edelweiss
EIT.swiss	
Elektrizitätswerk der Stadt Zürich	ewz
Empa	
Energia legno Svizzera	
Energie 360° AG	
Energie Wasser Bern	ewb
energie-wende-ja	
Entwicklung Schweiz	
Federazione Architette e Architetti Svizzeri	FAS
Federazione delle Cooperative Migros	Migros
Fédération des Entreprises Romandes	FER
Federazione Motociclistica Svizzera	FMS
Fédération romande immobilière	FRI
Ferrovie Federali Svizzere	FFS
Flughafen Basel-Mulhouse	
Flughafen Zürich AG	
Fondazione PMI Clima	
GastroSuisse	
Gaznat	
Genève Aéroport	
Giovani del centro Svizzera	
Giovani partito evangelico	GPEV
Giovani Verdi	

	GISO	
	Grands-parents pour le climat	
	Groupe E	
	Gruppo di lavoro protezione del patrimonio	GLP
	Gruppe Grosser Stromkunden	GGS
	H2 Energy AG	
	Handelskammer beider Basel	
	Heimatschutz Basel	
	Heimatschutz Schaffhausen	
	HEKS	
	Helvetas	
	Holzbau Schweiz	
	Infra Suisse	
	Innerschweizer Heimatschutz	
	Iniziativa delle Alpi	
	Insight Providers Climate Change Switzerland	IPCCS
	Involucro Edilizio Svizzera	
	ISOLSUISSE	
	Konferenz der Gebäudetechnik Verbände	KGTV
	Lidl Svizzera	
	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic	LITRA
	Lonza AG	
	metal.suisse	
	Mobility Società Cooperativa	Mobility
	Naturfreunde Schweiz	
	oeku Kirchen für die Umwelt	oeku
	Partito Comunista	
	Patrimonio svizzero	Patrimonio Svizzero
	Posta SA	
	Powerloop	
	Persone private	
	Pro Bahn Schweiz	
	Pro Natura	
	Pro Velo Schweiz	
	Prométerre	
	Protect our winters	
	Raiffeisen Svizzera	
	Regio Energie Solothurn	
	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	RKBM
	Romande Energie SA	
	Satom SA	
	Sindacato del personale dei trasporti	SEV
	Società Svizzera degli Impresari Costruttori	
	Solarspar	
	Solothurner Heimatschutz	
	St. Galler Bauernverband	
	Stahl Gerlafingen	
	Suissetec	
	Swiss Alliance for Collaborative Mobility	CHACOMO
	Swiss Association for Zero Emission Boat	

	Swiss eMobility	
	Swiss International Air Lines Ltd.	SWISS
	Swiss Krono AG	
	Swissaid	
	Swisscofel	
	Swissgas	
	Swissolar	
	Swissrail	
	Synhelion	
	terre des hommes	
	The Branch	
	Thurgauer Heimatschutz	
	Transitgas AG	
	Twiliner	
	UmverkehR	
	Umweltfreisinnige St. Gallen	UFS
	Unione dei trasporti pubblici	UTP
	Unione dei treni storici della Svizzera	HECH
	Union suisse des professionnels de l'im-mobilier	USPI
	Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'ingegneria	
	Unione svizzera dei fabbricanti di vernici e pitture	USVP
	Varo Energy AG	
	Verband für die Schweizer Luftfahrt	Aviationsuisse
	Verein «Kettenreaction»	
	Vereinigung für erträglichen Flugverkehr	VeFeF
	Vereinigung Zürcher Immobilienunterneh-men	VZI
	Zürcher Handelskammer	
	Zürcher Heimatschutz	