



Aiuto all'esecuzione UV-2560

Indicazione delle emissioni nelle offerte di volo

Aiuto all'esecuzione dell'UFAM

Stato: 01/2026, valido dal 15.1.2026
Versioni precedenti: nessuna

Basi legali: [legge sul CO₂ art. 7a](#)
[ordinanza sul CO₂ art. 14a](#)

Settori specialistici interessati

Acque	Aria	Biodiversità	Biotecnologia	Bosco e legno	Clima •	Diritto	EIA	Elettromog e luce	Incidenti rilevanti	Paesaggio	Pericoli naturali	Prodotti chimici	Rifiuti	Rumore	Siti contaminati	Suolo
-------	------	--------------	---------------	---------------	---------	---------	-----	-------------------	---------------------	-----------	-------------------	------------------	---------	--------	------------------	-------

Nota editoriale

Valenza giuridica

La presente pubblicazione è un aiuto all'esecuzione elaborato dall'UFAM. Destinata in primo luogo ai fornitore del viaggi aerei con servizi di linea e occasionali pianificati, essa concretizza le disposizioni del diritto federale e mira a promuovere una prassi esecutiva uniforme. Le ai fornitore del viaggi aerei che vi si attengono possono legittimamente ritenere che le loro decisioni sono conformi al diritto federale. Sono ammesse soluzioni alternative, purché conformi al diritto vigente.

Editore

Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)

L'UFAM è un ufficio del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC).

Link per scaricare il PDF

<https://www.bafu.admin.ch/aiuti-esecuzione-clima>

La versione cartacea non può essere ordinata.

La presente pubblicazione è disponibile anche in tedesco e francese.

La lingua originale è il tedesco.

Indice

Abstracts	4
1 Introduzione	5
2 Principi di base	6
2.1 Campo d'applicazione	6
2.1.1 Inizio dell'obbligo	6
2.1.2 Attori interessati dall'obbligo	6
2.1.3 Oggetto dell'obbligo.....	6
2.2 Indicazione delle emissioni	6
2.3 Componenti del calcolo	6
Carburanti	6
Altri effetti sul clima	6
Classi di viaggio e tipi di aeromobile.....	7
2.4 Calcolatore di emissioni e sistemi di etichettatura ambientale.....	7
2.5 Metodo di calcolo da applicare.....	7
3 Esempi di applicazione	8
3.1 Indicazione in caso di calcolo delle sole emissioni di CO ₂ dirette.....	8
3.2 Mezzi di comunicazione interessati.....	9
3.3 Indicazione in caso di più passeggeri	9
3.4 «Luogo/Livello» in cui deve comparire l'indicazione delle emissioni	9
3.5 Indicazione in caso di volo preciso non noto	13
3.6 Considerazione delle classi di volo	13
3.7 Voli interessati	14
3.8 Altri esempi.....	15
Agenzia viaggi	15
Operatori di aeromobili	15
Riviste/Giornali	15
Elenco delle figure	16

Abstracts

Under the CO₂ Act of 23 December 2011 (SR 641.71), aircraft operators are required to state the estimated emissions in CO₂ equivalents (CO₂eq) caused by each flight they offer. This is intended to provide passengers with information about the estimated climate impact of a flight. The Ordinance on the Reduction of CO₂ Emissions (SR 641.711) specifies the implementing provisions of the Act, including the scope of application and the basic principles for calculating emissions.

Gemäss CO₂-Gesetz vom 23. Dezember 2011 (SR 641.71) müssen Betreiber von Luftfahrzeugen in den Flugangeboten die durch einen jeweiligen Flug voraussichtlich verursachten Emissionen in CO₂-Äquivalenten (CO₂eq) angeben. Dadurch soll den Fluggästen die voraussichtliche Klimawirkung eines Fluges aufgezeigt werden. Die Verordnung vom 30. November 2012 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (SR 641.711) präzisiert die Ausführungsbestimmungen des Gesetzes, u.a. den Geltungsbereich und die Grundzüge der Berechnung der Emissionen.

Conformément à la loi du 23 décembre 2011 sur le CO₂ (RS 641.71), les exploitants d'aéronefs doivent indiquer, dans les offres de vol, les émissions en équivalents CO₂ (éq-CO₂) probables générées par les vols concernés. Le but est d'informer les passagers de l'incidence climatique prévisible de leur vol. L'ordonnance du 30 novembre 2012 sur le CO₂ (RS 641.711) précise les dispositions d'exécution de la loi, notamment en ce qui concerne le champ d'application et les principes régissant le calcul des émissions.

Conformemente alla legge federale del 23 dicembre 2011 sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (legge sul CO₂; RS 641.71), gli operatori di aeromobili devono riportare nelle offerte di volo le emissioni probabili dei voli indicandole in CO₂ equivalenti (CO₂eq). Ciò consente ai passeggeri di conoscere l'impatto climatico atteso di un volo. L'ordinanza del 30 novembre 2012 sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (ordinanza sul CO₂; RS 641.711) precisa le disposizioni di esecuzione della legge, in particolare il campo d'applicazione e i principi di base del calcolo delle emissioni

Keywords:

Emissions, aircraft, flight offers, climate impact

Stichwörter:

Emissionen, Luftfahrzeuge, Flugangebote, klimawirksame Effekte

Mots-clés:

émissions, aéronefs, offres de vol, incidence climatique

Parole chiave:

emissioni, aeromobili, offerte di volo, impatto sul clima

1 Introduzione

Conformemente l'[articolo 7a della legge sul CO₂](#)¹ operatori di aeromobili devono riportare nelle offerte di volo le emissioni probabili dei voli indicandole in CO₂ equivalenti (CO₂eq). Le disposizioni sono concretizzate nell'[articolo 14a dell'ordinanza sul CO₂](#)².

L'indicazione delle emissioni probabilmente generate da ogni volo mira a far conoscere ai passeggeri l'impatto climatico del loro volo.

Il presente aiuto all'esecuzione descrive come vanno indicate nelle offerte di volo, alla luce delle disposizioni di esecuzione, le emissioni con impatto climatico e i relativi effetti (di seguito «emissioni»).

In presenza di casi complessi in cui l'attuazione non dovesse essere chiara nonostante gli esempi di applicazione, occorre contattare l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM): ets-aviation@bafu.admin.ch.

Per maggiori informazioni: [Indicazione delle emissioni nelle offerte di volo](#).

¹ www.fedlex.admin.ch; RS 641.71

² www.fedlex.admin.ch; RS 641.711

2 Principi di base

2.1 Campo d'applicazione

2.1.1 Inizio dell'obbligo

A partire dal 1° gennaio 2027 in tutte le offerte di volo dovranno essere indicate le emissioni presumibilmente causate per ogni passeggero.

2.1.2 Attori interessati dall'obbligo

Oltre agli operatori di aeromobili che propongono voli da un aerodromo in Svizzera o secondo i diritti di traffico svizzeri³, sono tenuti a indicare le emissioni causate dai voli anche altri fornitori di viaggi aerei. In questa categoria rientrano, per esempio, agenzie di viaggio e tour operator (online). Gli operatori di aeromobili che propongono voli dalla Svizzera sono tenuti a mettere a disposizione i dati corrispondenti a chi offre tali viaggi aerei.

2.1.3 Oggetto dell'obbligo

L'obbligo si applica alle offerte per voli da un aerodromo in Svizzera e per i relativi cambi fino all'aeroporto di destinazione. Se viene offerto un volo di andata e ritorno, occorre indicare le emissioni complessive causate da tale volo.

Per «offerta» si intendono tutti i mezzi di comunicazione quali annunci, supporti visivi elettronici e offerte che presentano viaggi aerei con servizi di linea e occasionali pianificati (voli charter). Le emissioni causate dai voli devono essere indicate anche nelle offerte di viaggi «tutto compreso», qualora queste comprendano un viaggio aereo da un aerodromo in Svizzera.

2.2 Indicazione delle emissioni

Le emissioni causate per ogni passeggero di un viaggio aereo devono essere indicate nell'offerta in modo ben visibile e leggibile, in cifre e in CO₂eq.

Sono considerate ben visibili e leggibili le indicazioni almeno della stessa dimensione del carattere delle altre informazioni rilevanti sull'offerta, per esempio la durata o il fornitore del volo.

L'indicazione nell'offerta deve essere identificabile al primo sguardo. Non sono ammesse indicazioni reperibili soltanto tramite menu a tendina, rimandi, link, note a piè di pagina e simili.

2.3 Componenti del calcolo

Carburanti

Le emissioni del volo aereo si basano in ogni caso almeno sulle emissioni dirette⁴ causate dal consumo di carburante in tonnellate o chilogrammi di CO₂, che vanno necessariamente indicate. Possono essere considerate anche altre emissioni, per esempio quelle causate dalla produzione e dal trasporto del carburante. L'impiego di carburanti per l'aviazione rinnovabili e a basse emissioni (Sustainable Aviation Fuel; SAF) può essere considerato nel calcolo. In tutti i casi, occorre indicare in modo trasparente quali emissioni sono considerate.

Altri effetti sul clima

Devono essere prese in considerazione anche altre emissioni con impatto climatico (p. es. ossidi di azoto [NO_x], particelle di fuliggine e composti ossidati dello zolfo) e i relativi effetti. Se gli ossidi di azoto e le

³ Di seguito «aerodromo in Svizzera». I diritti di traffico dalla Svizzera sono disciplinati in diversi accordi bilaterali della Svizzera in materia di trasporto aereo (cfr. raccolta sistematica RS 0.748 per diversi accordi). In particolare, l'accordo bilaterale sul trasporto aereo tra Svizzera e Unione europea (UE) riveste un ruolo centrale per i voli tra Basilea e gli Stati membri dell'UE (RS 0.748.127.192.68).

⁴ Sono considerate emissioni dirette le emissioni generate dalla combustione dei carburanti fossili per l'aviazione (Scope 1).

polveri fini sono emesse a una quota di volo elevata (di norma superiore a 8000 m s.l.m.), tali emissioni hanno un impatto sul clima. L'impatto sul clima di queste altre emissioni dipende dalla quantità delle emissioni (e, di conseguenza, dai movimenti aerei) e da numerosi altri fattori, quali la flotta aerea (tecnologia), le operazioni di volo (p. es. ora del giorno, quota di volo e velocità), le condizioni ambientali (temperatura, umidità relativa, concentrazione di fondo degli inquinanti) o il periodo di osservazione (ore, giorni, anni). Di conseguenza, il calcolo dell'impatto sul clima queste emissioni del trasporto aereo è estremamente complesso e soggetto a notevoli incertezze. In base alle conoscenze scientifiche attuali, l'impatto complessivo delle emissioni del trasporto aereo sul clima corrisponde, nella media globale, da una a tre volte alle emissioni di CO₂ generate dalla combustione di carburanti fossili per l'aviazione⁵ e manca un'intesa sull'indicazione quantitativa dell'impatto complessivo delle emissioni dei voli singoli. Pertanto, gli altri effetti sul clima nelle singole offerte di volo possono anche essere indicati alla luce di aspetti qualitativi (v. n. 2.4).

Classi di viaggio e tipi di aeromobile

Possono essere considerati diversi tipi di aeromobile e classi di viaggio.

2.4 Calcolatore di emissioni e sistemi di etichettatura ambientale

Per il calcolo delle emissioni presumibilmente causate si possono impiegare calcolatori di emissioni e sistemi di etichettatura ambientale. Se per il calcolo viene utilizzato un calcolatore di emissioni o un sistema di etichettatura ambientale che non tiene conto delle altre emissioni con impatto climatico e dei relativi effetti, l'offerta di volo deve specificare che sono indicate solo le emissioni di CO₂ causate dal consumo di carburante e che pertanto l'impatto climatico complessivo può essere maggiore.

Esempio di formulazione: Le emissioni calcolate comprendono solo le emissioni di CO₂ causate dal consumo di carburante. L'impatto climatico complessivo può risultare maggiore a causa di altre emissioni con impatto climatico.

2.5 Metodo di calcolo da applicare

Il calcolo deve essere effettuato sulla base delle conoscenze scientifiche attuali. Non è prescritto alcun metodo di calcolo concreto. Se l'etichetta è stata richiesta, le regolamentazioni dell'UE sul Flight Emissions Label devono essere rispettate⁶. Su richiesta dell'UFAM, occorre presentare il metodo di calcolo applicato.

⁵ Sesta relazione di valutazione del Gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico (IPCC; IPCC AR6 WGI, 2021, cap. 6).

⁶ Qualora siano applicabili, le disposizioni del Regolamento di esecuzione (UE) 2024/3170 sull'articolo 14 (etichetta sulle emissioni di volo) del Regolamento (UE) 2023/2405 (Initiative ReFuelEU Aviation) devono essere rispettate.

3 Esempi di applicazione⁷

Legenda per le figure:

- A** Destinazione / Titolo dell'offerta
- B** Informazioni di viaggio / Dettagli di un determinato volo
- C** Indicazione delle emissioni presumibilmente causate
- D** Disclaimer con indicazione di altre emissioni con impatto climatico

3.1 Indicazione in caso di calcolo delle sole emissioni di CO₂ dirette

Se per il calcolo viene utilizzato un calcolatore di emissioni o un sistema di etichettatura ambientale che non tiene conto delle altre emissioni con impatto climatico del volo e dei relativi effetti, l'offerta di volo deve specificare che sono indicate soltanto le emissioni di CO₂ causate dal consumo di carburante e che pertanto l'impatto climatico complessivo può essere notevolmente maggiore.

Figura 1: Esempio di disclaimer sul metodo di calcolo

A

Offerta

B

- Dettagli
- Dettagli

C 0 t CO_{2e} *

Prezzo complessivo

D *Le emissioni calcolate comprendono solo le emissioni di CO₂ causate dal consumo di carburante. L'impatto climatico complessivo può risultare maggiore a causa di altre emissioni con impatto climatico.

⁷ Negli esempi le emissioni sono indicate in tonnellate di CO₂eq, ma è possibile anche l'indicazione in chilogrammi di CO₂eq.

3.2 Mezzi di comunicazione interessati

In tutti i mezzi di comunicazione che presentano offerte di viaggi aerei occorre indicare le emissioni conformemente al presente aiuto all'esecuzione. Sono interessati sia media stampati quali opuscoli e cataloghi sia supporti elettronici quali piattaforme di viaggi, motori di ricerca di voli e app mobili, come pure manifesti e tabelloni luminosi nonché offerte generali e individuali. L'elenco non è esaustivo. Le emissioni vanno indicate in qualsiasi annuncio che faccia riferimento a una tratta aerea concreta, comprenda l'indicazione del prezzo. Sono esclusi dall'obbligo di indicazione pubblicità via radio nonché e carte d'imbarco.

3.3 Indicazione in caso di più passeggeri

Nel caso di un'offerta che comprende più passeggeri, le emissioni causate da ogni persona possono essere indicate sotto forma di somma.

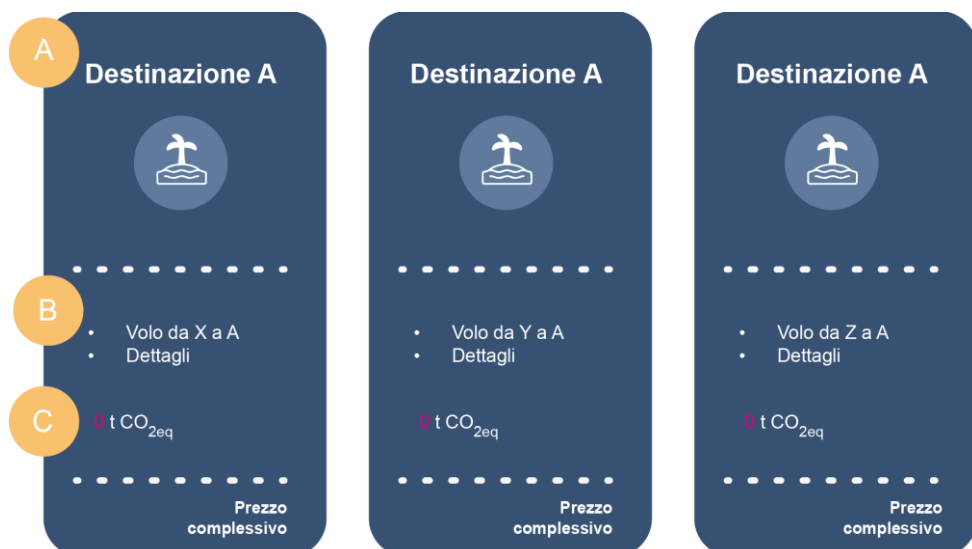
3.4 «Luogo/Livello» in cui deve comparire l'indicazione delle emissioni

Una panoramica in cui sono riportate diverse destinazioni non deve recare l'indicazione delle emissioni. Le emissioni devono essere indicate nelle offerte concrete con località di partenza e località di arrivo.

Figura 2: Indicazione delle emissioni non necessaria in una panoramica con esempi

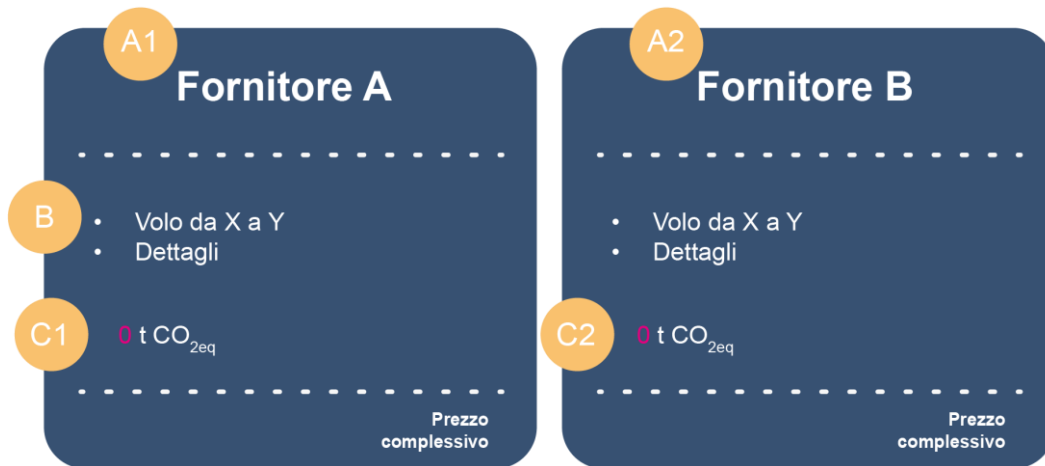


Figura 3: Indicazione delle emissioni necessaria nelle offerte concrete



A seconda della base di calcolo o di diversi parametri quali il tipo di aeromobile e simili, in una panoramica con differenti collegamenti aerei di diversi fornitori per la stessa tratta possono comparire per la stessa offerta indicazioni di emissioni differenti per i voli dei diversi fornitori.

Figura 4: Indicazione di emissioni differenti in caso di diversi fornitori per lo stesso itinerario



In caso di offerta con volo di andata e ritorno (ed eventuali scali), le emissioni possono essere indicate quale somma del volo di andata e ritorno, oppure separatamente a seconda del volo.

Figura 5: Varianti di indicazione delle emissioni per ogni volo dell'offerta o quale somma dei voli dell'offerta



Se una pagina (p. es. catalogo) presenta diverse offerte con lo stesso volo, è sufficiente indicare le emissioni del volo soltanto una volta. In caso di offerte con diversi voli, le emissioni causate dai voli vanno indicate per ogni singola offerta di viaggio.

Figura 6.1: Esempio di una sola indicazione delle emissioni in caso di offerte con lo stesso volo

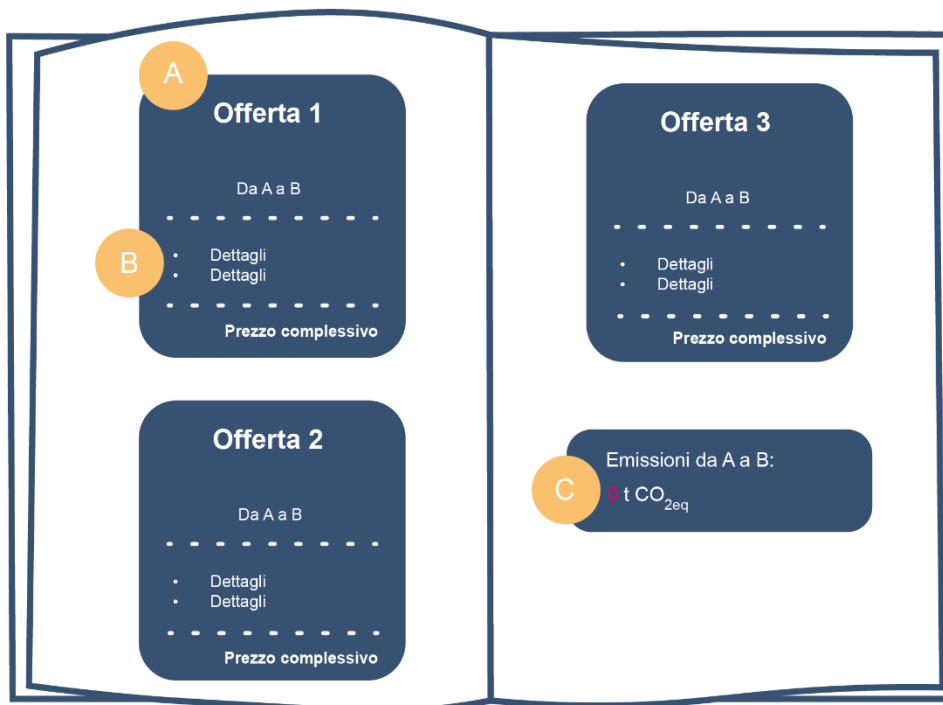
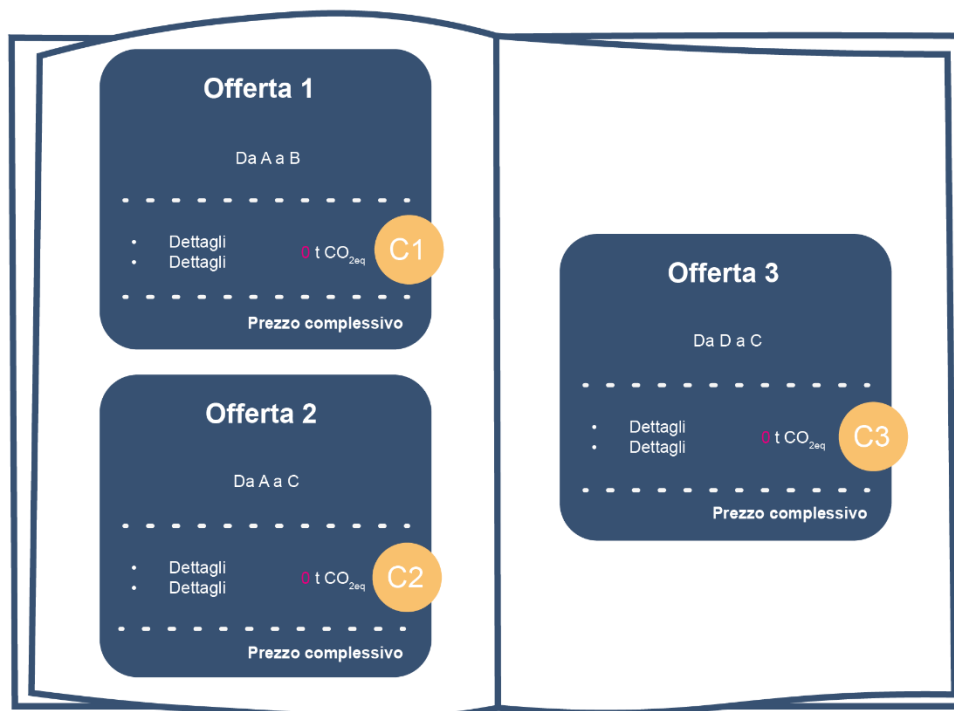


Figura 6.2: Esempio di indicazione delle emissioni per ogni offerta differente



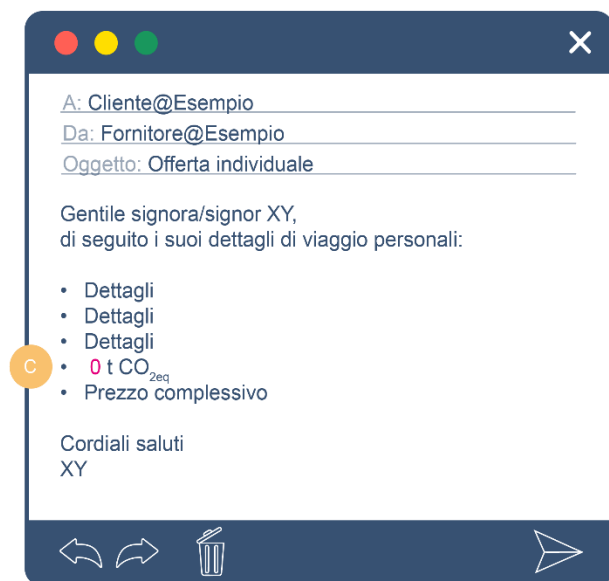
Le emissioni di un viaggio aereo devono essere indicate anche nelle offerte di viaggi «tutto compreso», vale a dire viaggi che comprendono altre prestazioni oltre al volo. Se sono indicate altre emissioni causate dal viaggio (p. es. in caso di pernottamento o altri mezzi di trasporto), le emissioni del viaggio aereo non devono essere riportate separatamente.

Figura 7: Esempio di indicazione delle emissioni in caso di viaggi «tutto compreso» con voli inclusi (indicazione di altre emissioni possibile, ma non necessaria)



Le emissioni vanno indicate anche se un’offerta è individuale e indirizzata a una persona specifica.

Figura 8: Esempio di offerta individuale con indicazione delle emissioni



3.5 Indicazione in caso di volo preciso non noto

Anche nel caso di un viaggio con prezzo indicativo ma senza indicazione della compagnia aerea (poiché il decollo può avvenire con differenti compagnie aeree), per esempio offerte di viaggi «tutto compreso», le emissioni con impatto climatico presumibilmente causate devono essere indicate quale valore indicativo.

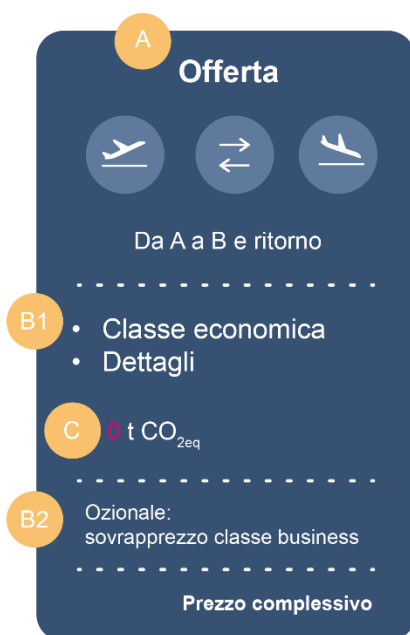
Figura 9: Esempio di indicazione delle emissioni senza compagnia aerea concreta



3.6 Considerazione delle classi di volo

Se in un annuncio è indicato un volo in classe economica quale prezzo base e il sovrapprezzo per cambiamento alla classe business è indicato separatamente, può essere indicato l'impatto climatico per la classe economica.

Figura 10: Esempio di indicazione delle emissioni senza considerazione della classe di volo



3.7 Voli interessati

L'obbligo si applica ai voli di linea e ai voli charter pianificati da un aerodromo in Svizzera e per il relativo cambio fino all'aeroporto di destinazione. In caso di offerte di sola andata, devono essere indicate soltanto le emissioni per una tratta. Se viene offerto un volo di andata e ritorno, occorre indicare le emissioni complessive causate da tale volo. In caso di voli open-jaw oppure itinerari con più tratte aeree vanno indicate tutte le emissioni dell'intero itinerario aereo, compresi tutti i cambi. Non occorre indicare le emissioni di voli all'interno della località di arrivo (p. es. in caso di safari in volo, voli di diporto, voli di diporto in elicottero o elisci ecc.).

Figura 11: Varianti di indicazione delle emissioni in caso di itinerari con più tratte aeree



Figura 12: Varianti di indicazione delle emissioni in caso di voli all'interno della località di arrivo: le emissioni interne (in questo esempio causate da un volo in elicottero) possono ma non devono essere indicate



Se l'offerta comprende un volo di ritorno, devono essere indicate anche le emissioni causate da quest'ultimo. Le destinazioni aggiunte in un secondo momento costituiscono un'offerta distinta per cui vigono in modo analogo le regolamentazioni del presente aiuto all'esecuzione. Se un'offerta comprende il volo di andata e ritorno di un viaggio, occorre indicare le emissioni causate dai due voli. Se il volo di andata e quello di ritorno di un viaggio sono indicati in due processi di prenotazione distinti e, pertanto, fatturati separatamente (p. es. volo Ginevra-Londra andata e ritorno), nell'offerta con il volo dall'aerodromo in Svizzera (nell'esempio il volo da Ginevra) devono essere indicate le emissioni di tale volo.

Figura 13: Indicazione delle emissioni obbligatoria, in caso di offerte distinte per il volo di andata e quello di ritorno, solo per i voli da un aerodromo in Svizzera



3.8 Altri esempi

Agenzia viaggi

L'agenzia viaggi è responsabile di indicare le emissioni dei viaggi aerei in tutte le offerte che propone e che coinvolgono un aerodromo in Svizzera (voli diretti, voli open-jaw, viaggi «tutto compreso» ecc.). Qualora l'agenzia offra viaggi di terzi, occorre verificare se l'indicazione delle emissioni è compresa e, se del caso, integrarla. Gli operatori di aeromobili sono tenuti a mettere a disposizione i dati corrispondenti a chi offre tali viaggi aerei.

Operatori di aeromobili

Gli operatori di aeromobili che offrono voli dalla Svizzera sono tenuti a indicare le emissioni nelle offerte di volo indipendentemente dalla sede dell'operatore.

Riviste/Giornali

Se un'offerta di viaggio di terzi compare, per esempio, in una rivista, è il fornitore del viaggio e non l'editore della rivista a essere responsabile dell'indicazione delle emissioni.

Elenco delle figure

Figura 1: Esempio di disclaimer sul metodo di calcolo	8
Figura 2: Indicazione delle emissioni non necessaria in una panoramica con esempi	9
Figura 3: Indicazione delle emissioni necessaria nelle offerte concrete	9
Figura 4: Indicazione di emissioni differenti in caso di diversi fornitori per lo stesso itinerario	10
Figura 5: Varianti di indicazione delle emissioni per ogni volo dell'offerta o quale somma dei voli dell'offerta.....	10
Figura 6.1: Esempio di una sola indicazione delle emissioni in caso di offerte con lo stesso volo	11
Figura 6.2: Esempio di indicazione delle emissioni per ogni offerta differente	11
Figura 7: Esempio di indicazione delle emissioni in caso di viaggi «tutto compreso» con voli inclusi (indicazione di altre emissioni possibile, ma non necessaria)	12
Figura 8: Esempio di offerta individuale con indicazione delle emissioni	12
Figura 9: Esempio di indicazione delle emissioni senza compagnia aerea concreta	13
Figura 10: Esempio di indicazione delle emissioni senza considerazione della classe di volo	13
Figura 11: Varianti di indicazione delle emissioni in caso di itinerari con più tratte aeree	14
Figura 12: Varianti di indicazione delle emissioni in caso di voli all'interno della località di arrivo: le emissioni interne (in questo esempio causate da un volo in elicottero) possono ma non devono essere indicate	14
Figura 13: Indicazione delle emissioni obbligatoria, in caso di offerte distinte per il volo di andata e quello di ritorno, solo per i voli da un aerodromo in Svizzera	15