



26.06.2024

Rapporto esplicativo concernente la modifica dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (Ordinanza sul CO₂; RS 641.711)

Indice

1	Introduzione	3
2	Punti essenziali del progetto	4
2.1	Quota nazionale e valori indicativi settoriali	4
2.2	Provvedimenti nel settore degli edifici	4
2.3	Provvedimenti nel traffico stradale	5
2.4	Provvedimenti nel traffico aereo	9
2.5	Provvedimenti nel settore dell'industria	10
2.6	Rapporto sui rischi finanziari legati al clima	13
2.7	Adattamento ai cambiamenti climatici (promozione)	13
2.8	Formazione, formazione continua e informazione (promozione)	13
3	Commento alle singole disposizioni	15
4	Ripercussioni	76
4.1	Ripercussioni per la Confederazione	76
4.2	Ripercussioni per i Cantoni e per i Comuni	76
4.3	Ripercussioni sull'ambiente, sull'economia e sulla società	76
5	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	79

1 Introduzione

In seguito alla bocciatura da parte del Popolo della revisione totale della legge sul CO₂ nel referendum del 13 giugno 2021, sono venute a mancare in Svizzera le condizioni giuridiche necessarie per rispettare l'impegno per la protezione del clima assunto a livello internazionale con l'Accordo di Parigi. Gli obiettivi e le misure prorogati dal Parlamento fino a fine 2024 hanno dovuto essere sostituiti per tempo. Pertanto, il 16 settembre 2022, il Consiglio federale ha sottoposto al Parlamento il messaggio concernente la revisione della legge sul CO₂ per il periodo successivo al 2024¹. La revisione di legge proposta disciplina gli obiettivi e le misure da perseguire entro il 2030; entrerà in vigore nel 2025 una volta scaduta la proroga approvata dal Parlamento nella sessione invernale 2021. La revisione di legge è stata adottata dal Parlamento il 15 marzo 2024².

La presente revisione dell'ordinanza del 30 novembre 2012³ sul CO₂ precisa i provvedimenti deliberati con la legge e sviluppa in modo puntuale gli strumenti esistenti. La revisione riguarda il settore dei trasporti (incl. il traffico aereo internazionale), l'industria, il settore degli edifici e il mercato finanziario. Il progetto comprende inoltre disposizioni relative a incentivi nel settore dell'adattamento ai cambiamenti climatici, nonché nell'ambito della formazione, della formazione continua e dell'informazione nel contesto dei cambiamenti climatici.

Oltre alle modifiche dell'ordinanza sul CO₂, il progetto comprende anche modifiche dell'ordinanza del 9 giugno 2017⁴ sul Registro federale degli edifici e delle abitazioni (OREA) e dell'ordinanza del 20 novembre 1996⁵ sull'imposizione degli oli minerali (OIOM). Con il progetto si apportano inoltre modifiche alle disposizioni dell'ordinanza dell'11 novembre 2009⁶ sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV), attualmente oggetto di una procedura di consultazione.

Per evitare contraddizioni con il diritto sovraordinato, nonché lacune normative, alcune disposizioni del presente progetto saranno messe in vigore con effetto retroattivo al 1° gennaio 2025. È questo il caso, in particolare, delle disposizioni relative agli obiettivi di emissione dei veicoli, all'impegno di riduzione, al sistema di scambio di quote di emissioni (SSQE), all'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti e alle modalità di redistribuzione e restituzione della tassa sul CO₂. In questi settori, le disposizioni esistenti sono limitate alla fine del 2024 e/o l'esecuzione presuppone normative invariate su base annua.

¹ FF **2022** 2651

² 22.061 Legge sul CO₂ per il periodo dopo il 2024. Revisione.

³ RS **641.711**

⁴ RS **431.841**

⁵ RS **641.611**

⁶ RS **745.16**. La revisione totale dell'OITRV è stata posta in consultazione nel 2023 ed entrerà in vigore al 1° gennaio 2025. La documentazione relativa alla procedura di consultazione è disponibile all'indirizzo www.fedlex.admin.ch > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2023 > DATEC.

2 Punti essenziali del progetto

Vengono di seguito illustrati i punti essenziali del progetto e i singoli strumenti.

2.1 Quota nazionale e valori indicativi settoriali

Le diminuzioni per raggiungere gli obiettivi di riduzione secondo l'articolo 3 capoverso 1 della legge sul CO₂ devono avvenire almeno per due terzi in Svizzera («quota nazionale»). La quota restante deve essere raggiunta realizzando provvedimenti all'estero. La quota nazionale, calcolata di volta in volta sulla base dell'anno di riferimento 1990, si ottiene dal rapporto tra le riduzioni effettivamente conseguite in Svizzera e l'obiettivo che si intende raggiungere⁷. Il settore LULUCF («Land Use, Land-Use Change and Forestry», ossia utilizzazione del suolo, cambiamento d'uso del suolo e silvicoltura) non viene preso in considerazione nel calcolo della quota nazionale.

La quota nazionale è calcolata in base alle riduzioni che devono essere effettivamente conseguite nei singoli settori in funzione degli obiettivi stabiliti per i settori Edifici, Trasporti, Industria e Altro⁸ per il 2030 rispetto al 1990. La seguente tabella riassume i valori indicativi e mostra inoltre, a scopo di collocazione, gli obiettivi settoriali per il 2040 e il 2050 secondo la legge del 30 settembre 2022⁹ sul clima e sull'innovazione (LOCl).

	Stato 2022	Valore indicativo 2030	Valore indicativo 2040 sec. LOCl	Valore indicativo 2050 sec. LOCl
Edifici	-44 %	-50 %	-82 %	-100 %
Trasporti	-8 %	-25 %	-57 %	-100 %
Industria	-27 %	-35 %	-50 %	-90 %
Altro	-13 %	-25 %	n.a.	n.a.

Tabella 1: Valori di riferimento per il 2030 per i singoli settori a confronto con i precedenti valori di riferimento e quelli futuri sanciti nella LOCl.

2.2 Provvedimenti nel settore degli edifici

La revisione della legge sul CO₂ introduce, nel settore degli edifici, precisazioni relative agli strumenti esistenti del Registro federale degli edifici e delle abitazioni (REA) e del Programma Edifici. Definisce inoltre le basi per due nuovi strumenti di promozione, uno per l'utilizzo indiretto delle risorse idrotermali e uno per le pianificazioni energetiche territoriali.

2.2.1 Dati relativi alle nuove costruzioni e alla sostituzione dei generatori di calore per il REA

Sulla base dell'articolo 9 della legge sul CO₂, viene qui definito quali dati relativi alla sostituzione del riscaldamento e alle nuove costruzioni devono essere iscritti nel REA. Affinché i Cantoni dispongano di dati sufficienti sullo stato dei riscaldamenti installati negli edifici, l'articolo 9 capoverso 4 della legge sul CO₂ prevede per essi l'obbligo di notifica per la sostituzione del riscaldamento. L'attuazione di tale obbligo mediante una semplice procedura di autorizzazione o di notifica dev'essere precisata nel diritto cantonale. Anche un obbligo di notifica per i controllori di impianti di combustione può aumentare sensibilmente la qualità dei dati REA rilevanti dal punto di vista climatico. Le iscrizioni nel REA servono a Cantoni e Comuni per verificare i propri obiettivi climatici. Consentono inoltre di disporre di una base di dati più aggiornata per la rendicontazione secondo l'articolo 16 dell'ordinanza sul CO₂, per la pianificazione energetica comunale e per l'impostazione della politica energetica e climatica a livello cantonale e nazionale. L'onere per Cantoni e Comuni è ridotto al minimo, in quanto si utilizza il processo di notifica già esistente e le possibilità di aggiornamento digitale vengono costantemente migliorate.

⁷ La quota nazionale nel 2030 è calcolata in base alla seguente formula: $[emissioni_{1990} - emissioni_{nazionali_{2030}}] / [emissioni_{1990} - obiettivo_{2030}]$. L'obiettivo corrisponde al 50 per cento delle emissioni del 1990. Per il calcolo della quota nazionale rispetto alla riduzione media nel periodo 2021–2030 si applica per analogia la stessa formula.

⁸ Il settore Altro comprende l'agricoltura, il settore dei rifiuti (senza incenerimento dei rifiuti urbani) e le emissioni di gas sintetici.

⁹ RS 814.310

2.2.2 Programma Edifici

La revisione della legge sul CO₂ non comprende modifiche di contenuto del Programma Edifici. Con la revisione dell'ordinanza sul CO₂, all'articolo 104a è però prevista l'introduzione di un contributo minimo per la determinazione del contributo complementare, d'intesa con la direzione della Conferenza dei direttori cantonali dell'energia. L'importo minimo assicura una partecipazione della Confederazione ai Programmi Edifici cantonali più equamente ripartita in termini di Cantoni e di anni e aumenta così la certezza della pianificazione per i Cantoni.

2.2.3 Promozione dell'utilizzo indiretto della geotermia

Prosegue il sostegno all'utilizzazione diretta della geotermia per la produzione di calore (art. 34a cpv. 1 lett. a legge sul CO₂). Tuttavia, fino al 2030 sarà disponibile un nuovo strumento per consentire l'impiego indiretto delle risorse geotermiche nel caso in cui, dopo la perforazione esplorativa, non risulti possibile l'impiego diretto pianificato. Secondo l'articolo 34a capoverso 1 lettera b della legge sul CO₂, lo strumento è finanziato mediante la destinazione vincolata della tassa sul CO₂¹⁰. Tale strumento riguarda unicamente le risorse idrotermali (all. 1.4 n. 2 ordinanza del 1° novembre 2017 sulla promozione della produzione di elettricità generata a partire da energie rinnovabili [OPEn]) auspiccate, individuate e caratterizzate nell'ambito di un progetto di impiego diretto sovvenzionato secondo l'articolo 34a capoverso 1 lettera a della legge sul CO₂, ma le cui proprietà attese, in particolare in termini di temperatura, non sono state ottenute. Tuttavia, per consentire lo sfruttamento di questa risorsa rinnovabile individuata utilizzando una o più pompe di calore e sovvenzioni già investite, è disponibile un contributo allo sfruttamento per la seconda perforazione necessaria per completare il circuito geotermico. Tale contributo copre il 60 per cento dei costi d'investimento ammissibili descritti nell'allegato 12a. Gli investimenti per le infrastrutture di superficie, compresa la pompa di calore, non sono ammissibili. In tal modo, il nuovo contributo per lo sfruttamento consente la produzione di calore anche nel caso in cui l'impiego diretto risulti impossibile.

2.2.4 Promozione della pianificazione energetica del territorio

Nella revisione della legge sul CO₂ è indicato che la Confederazione può prevedere una promozione per la pianificazione energetica territoriale comunale e sovracomunale. Alla luce della situazione (promozione esistente dei Cantoni, risorse finanziarie limitate e breve durata), si rinuncia a una promozione federale delle pianificazioni energetiche territoriali. La pianificazione energetica territoriale rimane una base preziosa per i Comuni e le regioni, e la rinuncia a una sua promozione non ne mette in dubbio il valore.

2.3 Provvedimenti nel traffico stradale

Nel settore dei trasporti, gli strumenti esistenti nella legge sul CO₂, vale a dire l'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti e gli obiettivi di emissione per i veicoli, vengono ulteriormente sviluppati. A ciò si aggiungono, nel settore dei trasporti pubblici, due strumenti di promozione per i treni notturni e le propulsioni elettriche, unitamente alla graduale riduzione parziale della restituzione dell'imposta sugli oli minerali.

In tutta la revisione dell'ordinanza si parla inoltre di carburanti e combustibili «rinnovabili» anziché «biogeni». Come in passato, tale designazione comprende anche i carburanti e combustibili sintetici rinnovabili. Si rispecchia così l'uniformazione dei concetti a livello di legge.

2.3.1 Strumento di compensazione e attestati

L'obbligo di compensazione per i produttori e gli importatori di carburanti fossili viene mantenuto. Essi sono tenuti a compensare una parte delle emissioni di CO₂ derivanti dal traffico con progetti o programmi di protezione del clima in Svizzera e all'estero. L'obbligo di compensazione è adempiuto mediante la cessione di attestati nazionali e internazionali.

¹⁰ Cfr. anche FF 2022 2654

¹¹ RS 730.03

La quota di emissioni da compensare in Svizzera ammonta per il periodo 2025–2030 sempre al 12 per cento. Nel complesso, nel 2025 dovrà essere compensato il 25 per cento delle emissioni, nel 2026 il 30 per cento, nel 2027 il 35 per cento, nel 2028 il 40 per cento, nel 2029 il 45 per cento e nel 2030 il 50 per cento. Questi valori sono stati stabiliti previa consultazione del settore.

Gli sviluppi internazionali nell'ambito dell'Accordo di Parigi comportano una modifica dell'ordinanza per quanto concerne i progetti di compensazione all'estero. L'operazionalizzazione del meccanismo plurilaterale di cui all'articolo 6 paragrafo 4 (art. 6.4 Meccanismo) dell'Accordo di Parigi prosegue incessantemente con i lavori del Supervisory Board¹², anche se alla Conferenza sul clima COP28 a Dubai non sono ancora state adottate ulteriori decisioni. L'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) sta preparando il quadro di riferimento per il riconoscimento come attestati internazionali delle unità registrate e rilasciate secondo l'articolo 6.4 Meccanismo. Ad oggi non vi sono ancora progetti che abbiano completato l'intero ciclo di registrazione ed emissione previsto dall'articolo 6.4 Meccanismo e determinati criteri relativi ai requisiti non sono ancora stati chiariti in via definitiva. Al tempo stesso occorre dimostrare già oggi, con la presente modifica dell'ordinanza, che le unità di cui all'articolo 6.4 Meccanismo possono essere computate come attestati internazionali tenendo conto dei criteri di qualità e di esclusione definiti.

Anche per la collaborazione bilaterale e plurilaterale ai sensi dell'articolo 6 paragrafo 2 dell'Accordo di Parigi, le decisioni delle Conferenze sul clima COP26 di Glasgow¹³ e COP27 di Sharm El Sheikh¹⁴ hanno precisato le regole plurilaterali relative al processo come pure i diritti e i doveri degli Stati. Grazie a tali regole è ora possibile valutare caso per caso forme di cooperazione più flessibili rispetto agli accordi internazionali esistenti¹⁵ con gli Stati partner. Dal punto di vista del contenuto, permangono tutti gli elementi centrali per una collaborazione all'insegna della fiducia, basata sugli elevati standard di qualità vigenti. La collaborazione bilaterale e plurilaterale della Svizzera ai sensi dell'articolo 6 paragrafo 2 deve garantire la sicurezza degli investimenti e soddisfare pienamente tutti i requisiti in termini di prevenzione dei doppi conteggi e rispetto degli obblighi di rendicontazione secondo la convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC).

Nell'allegato 3a, che definisce il metodo di calcolo delle riduzioni delle emissioni dalle reti di riscaldamento a distanza, sarà ora introdotto un percorso di abbattimento che rispecchia i progressi compiuti sul mercato del calore per il comfort verso fonti di calore a basse emissioni di CO₂.

Infine, tutti i requisiti relativi allo stoccaggio del carbonio saranno riuniti in un allegato comune per tutti gli strumenti dell'ordinanza.

2.3.2 Obiettivi di emissione per i veicoli

La legge sul CO₂ riveduta mira a far sì che gli importatori di veicoli immettano in circolazione veicoli nuovi più efficienti e più veicoli elettrici. Per le automobili, gli autoveicoli e i trattori a sella leggeri, la legge sul CO₂ stabilisce ulteriori valori obiettivo di CO₂ espressi in grammi per chilometro, applicabili dal 2025, che corrispondono ai valori vigenti nell'Unione europea (UE) a partire dal 2025 e dal 2030. Per i veicoli pesanti, dal 2025 saranno introdotti nuovi valori obiettivo di CO₂ sotto forma di una riduzione percentuale rispetto ai valori iniziali previsti dalla normativa UE (regolamento (UE) 2019/1242¹⁶ e decisione di esecuzione (UE) 2021/781 della Commissione¹⁷).

¹² [Article 6.4 Supervisory Body | UNFCCC](#)

¹³ Decision 2/CMA.3, [Report of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement on its second session, held in Glasgow from 31 Oct. to 12 Nov. 2021. Addendum \(unfccc.int\)](#)

¹⁴ Decision 6/CMA.4, [Report of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement on its fourth session, held in Sharm el-Sheikh from 6 to 20 Nov. 2022 \(unfccc.int\)](#)

¹⁵ [Accordi bilaterali per il clima \(admin.ch\)](#)

¹⁶ Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giu. 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio, GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202.

¹⁷ Decisione di esecuzione (UE) 2021/781 della Commissione, del 10 maggio 2021, relativa alla pubblicazione di un elenco indicante determinati valori di emissione di CO₂ per costruttore nonché le emissioni specifiche medie di CO₂ di tutti i veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'Unione e le emissioni di CO₂ di riferimento a norma del regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio per il periodo di riferimento dell'anno 2019, GU L 167 del 12.5.2021, pag. 47.

Gli importatori di veicoli ricevono annualmente un obiettivo individuale, che viene dedotto dal valore obiettivo secondo la legge sul CO₂ e dalle caratteristiche dei loro veicoli immatricolati. Se il parco veicoli nuovi o il veicolo di un importatore non rispetta l'obiettivo, per ogni veicolo è dovuta una prestazione sostitutiva in funzione del superamento (la cosiddetta sanzione per le emissioni di CO₂). Elemento centrale dell'ordinanza sul CO₂ sono le disposizioni relative al calcolo delle emissioni di CO₂ determinanti e dell'obiettivo individuale. La formula di calcolo dell'obiettivo individuale include il peso come parametro di differenziazione; questo, da un lato, distribuisce l'onere del raggiungimento dell'obiettivo tra veicoli e parchi veicoli di vario genere e, dall'altro, rispecchia l'utilità (capacità di trasporto) dei veicoli. In sede di consultazione sulla legge sul CO₂, la considerazione del peso ai fini del calcolo dell'obiettivo, in particolare per quanto riguarda le automobili, è stata sottoposta a valutazione critica e infine stralciata dall'elenco di cui all'articolo 11 capoverso 3 lettera a della legge sul CO₂. Punto di partenza della discussione è stato l'effetto di agevolazione del calcolo basato sul peso, che creava incentivi all'immatricolazione di veicoli sempre più pesanti. Tale aspetto è stato criticato anche dal Controllo federale delle finanze (CDF) nella sua valutazione dell'efficacia delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, in cui ha raccomandato di apportare adeguamenti alla considerazione del peso¹⁸. A quel tempo non si poteva sapere che l'UE avrebbe aggiornato il fattore relativo alla dipendenza dal peso e che a partire dal 2025 avrebbe quindi stabilito per le automobili un valore negativo, ossia un vero e proprio malus del peso¹⁹, dando così già attuazione alla volontà del legislatore. In tale contesto, il valore negativo del coefficiente angolare per le automobili è da ricondurre all'aumento delle quote dei veicoli elettrici. In seguito si è proceduto a uno studio dettagliato delle possibili varianti per l'ordinanza sul CO₂, dal quale è emerso oltre alla superficie di appoggio (la superficie del piano orizzontale di un veicolo) e al peso non esistono praticamente parametri di utilità plausibili. A livello concettuale la superficie di appoggio non è più intuitiva del peso e presenta inoltre importanti svantaggi dovuti alla debole correlazione con le emissioni di CO₂. Tale parametro non assicura pertanto una vera e propria differenziazione e nell'esecuzione non è del tutto desumibile dai sistemi comunemente in uso. Alla luce del dibattito sulla legge, il mantenimento del fattore peso rispetta il tenore del testo di legge e, dal punto di vista del Consiglio federale, anche la volontà del legislatore e le raccomandazioni del CDF concernenti l'impostazione dell'obiettivo.

La presente revisione disciplina diversi nuovi aspetti. Il campo d'applicazione deve ora includere tutti gli autoturghi e i trattori a sella leggeri fino a 3500 chilogrammi di peso complessivo, compresi quelli, finora esclusi, con peso a vuoto al di sopra di 2585 chilogrammi. Sono ora assoggettati alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per i veicoli, in quanto veicoli pesanti, gli autocarri e i trattori a sella secondo la vigente normativa di cui al regolamento (UE) 2019/1242²⁰. Per quanto riguarda i veicoli pesanti, l'attenzione è inoltre rivolta alla definizione e determinazione dei dati richiesti sulle emissioni, rilevati nell'ambito dell'approvazione del tipo europea mediante il cosiddetto software di simulazione VECTO («Vehicle Energy Consumption Calculation Tool»)²¹. In merito all'assoggettamento dei veicoli pesanti occorre considerare che le disposizioni dell'ordinanza sul CO₂, generalmente valide per tutti i tipi di veicoli, si applicano ora anche ai veicoli pesanti, senza che questo comporti una modifica della rispettiva disposizione. Ne sono un esempio, in particolare, la definizione della prima immatricolazione (i veicoli usati per i quali intercorre al massimo un anno tra la prima immatricolazione all'estero e lo sdoganamento in Svizzera sono assoggettati tenendo conto del chilometraggio a partire da 6 mesi), la registrazione o iscrizione come grande importatore o raggruppamento di emissioni da parte dell'Ufficio federale dell'energia (UFE) e la possibilità di cessione dei veicoli tra importatori. Si crea una nuova

¹⁸ Valutazione dell'efficacia delle sanzioni concernenti le emissioni di CO₂ applicate alle automobili e agli autoturghi di nuova immatricolazione. Ufficio federale dell'energia. CDF (2023). Disponibile all'indirizzo www.efk.admin.ch > Pubblicazioni > Rapporti > CDF-21307.

¹⁹ Decisione di esecuzione (UE) 2023/1623 della Commissione, del 3 ago. 2023, che specifica i valori relativi ai risultati raggiunti dai costruttori e dai raggruppamenti di costruttori di autovetture nuove e di veicoli commerciali leggeri nuovi per l'anno civile 2021 e i valori da utilizzare per il calcolo degli obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2025, a norma del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio e che rettifica la decisione di esecuzione (UE) 2022/2087, GU L 200 del 10.8.2023, pag. 5.

²⁰ v. nota a piè di pagina 16.

²¹ Regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione, del 12 dic. 2017, che attua il regolamento di esecuzione (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, GU L 349 del 29.12.2017, pag. 1.

esclusione dal campo d'applicazione per i veicoli con targa dell'esercito e che sono destinati all'esercito, ma non per l'amministrazione militare o altri scopi.

Per il raggiungimento degli obiettivi individuali vengono inoltre definite talune modalità supplementari. Gli importatori di autofurgoni e trattori a sella leggeri nonché di veicoli pesanti ottengono un'agevolazione per il calcolo se superano i valori soglia prestabiliti per la percentuale del parco veicoli costituita da veicoli a zero emissioni. Conformemente alla volontà del legislatore e alla raccomandazione del CDF non sono previste agevolazioni per le automobili. Viene altresì disciplinato il metodo per il computo delle riduzioni delle emissioni di CO₂ dei parchi veicoli nuovi, ottenute mediante l'impiego di carburanti sintetici rinnovabili.

Per il momento si continua a rinunciare alla fissazione di obiettivi intermedi in aggiunta ai valori obiettivo vigenti per cinque anni (art. 10 cpv. 1 e 2 della legge sul CO₂). Al momento si tralasciano inoltre le disposizioni d'esecuzione dettagliate sulla sorveglianza delle emissioni in condizioni di circolazione reali, dal momento che questa tematica dipende fortemente dal contesto europeo della fabbricazione di veicoli e non si conoscono ancora né la base di dati né eventuali misure dell'UE.

2.3.3 Promozione del trasporto transfrontaliero di viaggiatori (promozione dei treni notturni)

La legge intende creare un incentivo al trasferimento alla rotaia del traffico aereo esistente, in particolare dei voli a corto raggio. Per questo scopo occorre promuovere l'attrattiva dell'offerta ferroviaria per il trasporto transfrontaliero di viaggiatori. A tal fine vengono corrisposti contributi a fondo perso limitati nel tempo. Secondo l'articolo 37a capoverso 1 della legge sul CO₂, tali contributi sono finanziati con i proventi della vendita all'asta dei diritti di emissione per gli aeromobili²². I contributi d'esercizio servono a promuovere innanzitutto nuovi collegamenti notturni con vagoni letto e cuccette. Essi consentono inoltre di aumentare l'attrattiva dei collegamenti notturni esistenti e delle offerte diurne del traffico a lunga distanza. Oltre ai contributi d'esercizio possono essere concessi anche aiuti agli investimenti, per esempio per investimenti in impianti di smistamento specifici nelle stazioni. Per contro, non devono essere concessi contributi per riduzioni di prezzo sui titoli di trasporto. È prevista la possibilità per le imprese interessate di presentare piani di attuazione all'Ufficio federale dei trasporti (UFT). La selezione delle offerte da promuovere si basa sul rapporto tra i costi e il numero di viaggiatori transfrontalieri supplementari, così da poter conseguire il maggior effetto possibile in termini di riduzione del CO₂ utilizzando le risorse a disposizione.

La promozione finanziaria del traffico viaggiatori internazionale transfrontaliero avviene mediante una modifica dell'OITRV. L'OITRV è attualmente in corso di revisione totale ed entrerà in vigore il 1° gen. 2025.

2.3.4 Promozione di tecnologie di propulsione elettrica nei trasporti pubblici

Nei trasporti pubblici la legge prevede mezzi di promozione per la conversione da autobus e battelli a motori diesel a veicoli non alimentati a carburanti fossili. La promozione avviene secondo l'articolo 41a della legge sul CO₂, attingendo alle risorse federali generali²³. Mediante contributi a fondo perso la Confederazione partecipa quindi a tempo determinato, fino alla fine del 2030, ai costi d'investimento più elevati per autobus e battelli elettrici. I contributi per gli autobus sono finalizzati all'acquisto di nuovi veicoli, mentre quelli per i battelli servono anche all'adeguamento dei modelli esistenti. La Confederazione assume il 75 per cento dei costi aggiuntivi per gli autobus impiegati nel traffico regionale viaggiatori ordinato congiuntamente da Confederazione e Cantoni e il 30 per cento per tutti gli altri autobus impiegati nel traffico concessionario e per i battelli. I contributi erogati sono forfettari per tipo di veicolo. I mezzi di promozione ottenuti da altre fonti saranno considerati nella determinazione dell'importo forfettario. Le infrastrutture di ricarica non beneficiano di alcun contributo e devono essere finanziate secondo le normali procedure.

²² Cfr. anche FF 2022 2656

²³ Cfr. anche FF 2022 2653

2.3.5 Abrogazione parziale della restituzione dell'imposta sugli oli minerali alle imprese di trasporto concessionarie

Nell'ambito della revisione della legge sul CO₂, la restituzione dell'imposta sugli oli minerali alle imprese di trasporto concessionarie viene in buona parte abrogata. Come primo passo, la restituzione sarà abrogata dal 1° gennaio 2026 nel traffico locale. In un secondo momento, dal 1° gennaio 2030 la restituzione verrà meno anche sulle linee al di fuori del traffico locale. Fanno eccezione le linee per le quali le imprese di trasporto concessionarie dimostrano che non è possibile per motivi topografici passare agli autobus con tecnologia di propulsione rinnovabile neutra in termini di CO₂ (p. es. passi ripidi che richiedono veicoli speciali). La valutazione delle relative attestazioni compete all'UFT. È così possibile tenere conto delle condizioni particolari in cui versano le regioni periferiche e di montagna. È inoltre esclusa dall'abrogazione la navigazione in concessione, che continuerà a beneficiare della restituzione anche dopo il 2030.

2.4 Provvedimenti nel traffico aereo

In linea con l'UNFCCC, di regola le emissioni del traffico aereo internazionale non sono incluse negli obiettivi climatici. La riduzione di tali emissioni è tuttavia in sintonia con la LOCLi. Con la revisione della legge sul CO₂, il SSQE per gli operatori di aeromobili viene sviluppato in modo analogo a quello dell'UE. A ciò si aggiungono l'obbligo di mettere a disposizione e miscelare carburanti per l'aviazione rinnovabili e a basso tenore di emissioni (in breve: obbligo di miscelazione) e una promozione di provvedimenti per la riduzione delle emissioni di gas serra del traffico aereo. Inoltre, secondo la revisione della legge sul CO₂, le emissioni climalteranti degli aeromobili devono essere indicate nelle rispettive offerte di volo.

2.4.1 Sistema di scambio di quote di emissioni nel traffico aereo

Il SSQE viene mantenuto e rimane collegato a quello dell'UE. In linea con gli sviluppi nell'UE, nel SSQE per gli operatori di aeromobili non viene più costituita alcuna riserva speciale per gestori nuovi o in forte crescita (art. 46e) e dal 2026 tutti i diritti di emissione saranno venduti all'asta. A partire dal 2028, in sintonia con le regole definite nel SSQE dell'UE, si applicherà un nuovo fattore di riduzione leggermente più elevato per il calcolo del Cap, da cui risulta una conseguente modifica dell'allegato 15.

Verranno inoltre ampliati gli obblighi di informazione. Per il periodo successivo al 2024, gli operatori di aeromobili dovranno presentare un rapporto secondo l'articolo 20 capoverso 2 della legge sul CO₂ non solo sulle loro emissioni di CO₂, ma anche sull'effetto climatico delle ulteriori emissioni climalteranti. A tal fine, gli allegati 16 e 17 vengono modificati. Vengono inoltre introdotte precisazioni per l'impiego di carburanti per l'aviazione rinnovabili e a basso tenore di emissioni.

2.4.2 Obbligo di miscelazione dei carburanti rinnovabili per l'aviazione

Per quanto riguarda l'obbligo di mettere a disposizione e di miscelare carburanti a basse emissioni, rinnovabili e sintetici rinnovabili, l'articolo 28f della legge sul CO₂ rimanda alle disposizioni dell'UE per un traffico aereo sostenibile, nella misura in cui sono recepite dalla Svizzera nell'ambito dell'Accordo bilaterale sul trasporto aereo Svizzera-UE. Si tratta nella fattispecie del regolamento (UE) 2023/2405²⁴ (il cosiddetto regolamento *ReFuelEU Aviation*), che disciplina l'impiego di carburanti rinnovabili per l'aviazione a livello globale in tutta l'UE. Un recepimento diretto da parte della Svizzera consente un'armonizzazione tempestiva ed evita possibili svantaggi concorrenziali per gli operatori di aeromobili interessati, gli aeroporti e i produttori di carburanti rinnovabili per l'aviazione.

Secondo le disposizioni *ReFuelEU Aviation*, rientrano nel campo d'applicazione gli aeroporti in cui il traffico passeggeri è superiore a 800 000 passeggeri o il traffico merci è superiore a 100 000 tonnellate all'anno. Il Consiglio federale applica questi criteri nelle disposizioni d'esecuzione.

²⁴ Regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ott. 2023, sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (iniziativa *ReFuelEU Aviation*), GU L del 31.10.2023, pag. 1.

2.4.3 Promozione di provvedimenti per la riduzione delle emissioni di gas serra del traffico aereo

Per poter ridurre le emissioni di gas serra del traffico aereo, nei prossimi anni serviranno cospicui investimenti in tecnologie innovative. A tal fine, nell'ambito della legge sul CO₂ riveduta sono previsti provvedimenti di promozione, per la cui elaborazione e attuazione il Parlamento ha stanziato in linea di principio nuovi fondi provenienti da altre fonti oltre alla promozione derivante dall'imposta sugli oli minerali (finanziamento speciale del traffico aereo). Concretamente si utilizzeranno a tale scopo tasse a destinazione vincolata, segnatamente secondo gli articoli 28g capoverso 8 della legge sul CO₂ i ricavi dalle sanzioni per violazione dell'obbligo di miscelazione e secondo l'articolo 37a della legge sul CO₂ i proventi dalla vendita all'asta dei diritti di emissione per gli aeromobili nell'ambito del SSQE svizzero. Con l'articolo 103b della legge federale del 21 dicembre 1948²⁵ sulla navigazione aerea (LNA), possono inoltre essere utilizzati in modo vincolato i fondi provenienti dal finanziamento speciale del traffico aereo e fondi generali della Confederazione²⁶. La promozione secondo l'articolo 103b LNA si rivolge in modo mirato ai carburanti sintetici rinnovabili per l'aviazione, i quali, secondo il rapporto «CO₂-neutrale Fliegen bis 2050» (Traffico aereo neutro in termini di emissioni di CO₂) del Consiglio federale, presentano il potenziale più elevato per la riduzione delle emissioni di gas serra del trasporto aereo nel lungo periodo²⁷. È prevista un'attuazione congiunta dei tre articoli relativi alla promozione mediante un nuovo programma di promozione «Clima e aviazione» che deve essere creato.

2.4.4 Dati sulle emissioni nelle offerte di volo

La nuova legge prevede che le compagnie aeree devono indicare le emissioni climalteranti delle proprie offerte di volo (art. 7a legge sul CO₂). Il nuovo articolo 14a dell'ordinanza sul CO₂ concretizza questo obbligo. A partire dal 1° gennaio 2026 in tutte le offerte di volo dovranno essere indicate le emissioni presumibilmente causate. Si intende così mostrare in modo trasparente ai viaggiatori quale impatto climatico sarà presumibilmente causato da un volo. L'articolo precisa il campo d'applicazione e i punti essenziali del calcolo delle emissioni. Questi ultimi si basano su metodi internazionali.

2.5 Provvedimenti nel settore dell'industria

Con la revisione della legge sul CO₂ vengono sviluppati ulteriormente i tre grandi strumenti del settore dell'industria, vale a dire il SSQE per gli impianti, la tassa sul CO₂ e l'impegno di riduzione. Oltre al Fondo per le tecnologie esistente, la legge sul CO₂ prevede tre nuovi strumenti di promozione, uno specifico per gli impianti SSQE, uno per la promozione dei gas rinnovabili e uno per la promozione degli impianti solari termici.

Gli strumenti vengono inoltre allineati al registro delle garanzie di origine per combustibili e carburanti (registro GO), disponibile dal 1° gennaio 2025. Il registro GO serve all'esecuzione degli strumenti della politica climatica ed energetica (e anche di altri settori). Al suo interno viene documentato il computo della prestazione di riduzione dei combustibili e carburanti rinnovabili e vengono così esclusi i doppi conteggi.

2.5.1 Sistema di scambio di quote di emissioni per gli impianti

Il SSQE per gli impianti viene ulteriormente sviluppato in sintonia con le regole definite nel SSQE dell'UE. A partire dal 2025 sarà applicato un fattore di riduzione più elevato per calcolare la quantità massima di diritti di emissione disponibile annualmente per i gestori di impianti. Qualora la quantità annua di diritti di emissione non sia sufficiente a soddisfare tutte le richieste di assegnazione a titolo gratuito, per soddisfare tali richieste si potrà ora ricorrere, in una certa misura, ai diritti di emissione trattenuti annualmente per i nuovi operatori del mercato.

²⁵ RS 748.0

²⁶ FF 2022 2655

²⁷ Traffico aereo neutro in termini di emissioni di CO₂ entro il 2050. Rapporto del Consiglio federale in adempimento del postulato 21.3973 della Commissione dell'ambiente, della pianificazione del territorio e dell'energia del Consiglio nazionale del 24 ago. 2021. Consiglio federale, 21.2.2024.

La cattura e lo stoccaggio di CO₂ nonché, a determinate condizioni, l'impiego di biogas straniero possono ora essere computati nel SSQE. Tali possibilità creano incentivi in un'ottica di obiettivi climatici a lungo termine.

2.5.2 Promozione della decarbonizzazione di impianti nel SSQE

Con l'articolo 37*b* capoverso 1 lettera b della legge sul CO₂ è stata creata una nuova base per cui i proventi della vendita all'asta dei diritti di emissione per gli impianti non confluiscono più nel bilancio federale, bensì sono messi a disposizione tra l'altro per la promozione di provvedimenti per la decarbonizzazione degli impianti nel SSQE²⁸. La promozione riguarda i provvedimenti che forniscono un contributo fondamentale alla decarbonizzazione di impianti che partecipano in modo vincolante al SSQE. Il finanziamento avviene mediante contributi d'investimento. L'impatto climatico di tali provvedimenti sarà di norma visibile nell'Inventario svizzero dei gas serra e verrà quindi computato agli obiettivi climatici nazionali della Svizzera secondo la legge sul CO₂, come anche agli obiettivi della Svizzera fissati dall'Accordo di Parigi. Qualora nell'ambito dei provvedimenti incentivati vengano rilasciati certificati secondo standard volontari («Voluntary Carbon Market», VCM), in particolare per le emissioni negative, gli acquirenti di tali certificati dovranno tenere conto della loro computabilità all'obiettivo svizzero nella loro comunicazione relativa al raggiungimento degli obiettivi climatici volontari, onde evitare doppi conteggi agli obiettivi nazionali e volontari.

2.5.3 Tassa sul CO₂, restituzione e redistribuzione

Come in passato, la tassa sul CO₂ viene riscossa sui combustibili fossili con un'aliquota d'imposta pari a 120 franchi per tonnellata di CO₂ equivalenti (CO₂eq). La restituzione della tassa sul CO₂ avviene sempre attraverso l'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC). Dal 2025 sarà disponibile presso l'UDSC un'applicazione digitale che consentirà ai richiedenti di chiedere la restituzione della tassa sul CO₂ attraverso una piattaforma online. Il trattamento dei dati raccolti presso l'UDSC è automatizzato e gli articoli corrispondenti vengono pertanto modificati (art. 96*b* e segg. dell'ordinanza sul CO₂ relativo alle centrali termoelettriche a combustibili fossili e art. 98*b* e segg. dell'ordinanza sul CO₂ relativo agli impianti di cogenerazione).

Come già nel primo periodo d'impegno (2008–2012), i gestori con un impegno di riduzione sono ora nuovamente esclusi dalla redistribuzione della tassa sul CO₂. In tal modo si vuole evitare che i gestori che dalla redistribuzione ricevono più di quanto non versino per la tassa sul CO₂ considerino la possibilità di chiedere un'esenzione. Poiché nel 2025 (primo anno di esecuzione) i gestori con un impegno di riduzione non saranno noti entro i termini necessari, l'esclusione dalla redistribuzione e quindi anche la redistribuzione all'economia non potranno essere attuate nel 2025. La redistribuzione all'economia (incl. esclusione) per il 2025 avverrà quindi solo nel 2026, unitamente alla redistribuzione all'economia per il 2026 (cfr. disposizioni transitorie).

2.5.4 Impegno di riduzione delle emissioni di gas serra

La possibilità di esenzione dalla tassa sul CO₂ con un impegno di riduzione secondo l'articolo 66 e seguenti è in linea di massima aperta a tutte le imprese che svolgono un'attività economica. Anche determinati gestori di diritto pubblico di impianti possono stipulare un impegno di riduzione. I privati continuano invece a non avere alcun diritto di esenzione. Anche la produzione di calore o freddo per gli edifici abitativi non è presa in considerazione nell'articolo 66 e seguenti ai fini di un impegno di riduzione. I gestori di impianti con un impegno di riduzione sono ora esclusi dalla redistribuzione della tassa sul CO₂.

L'impegno di riduzione dura sino al 2040 e comprende i periodi 2025–2030 e 2031–2040. Una convenzione sugli obiettivi valida con la Confederazione secondo la legge del 30 settembre 2016²⁹ sull'energia (LEne) costituisce un presupposto per l'impegno di riduzione. I gestori di impianti che emettono almeno 500 tonnellate di CO₂eq possono impegnarsi a raggiungere un obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra. Diversamente dal precedente obiettivo di emissione in termini assoluti, si tratta in questo caso di un valore obiettivo di efficienza espresso in percentuale. Gli emettitori

²⁸ Cfr. anche FF 2022 2656

²⁹ RS 730.0

di entità ridotta che emettono al massimo 1500 tonnellate di CO₂eq possono impegnarsi a raggiungere un obiettivo basato sui provvedimenti semplificato. Una convenzione sugli obiettivi dev'essere rinnovata senza interruzioni alla fine della sua durata decennale.

Oltre ad aumentare la durata d'ammortamento per i provvedimenti economici, occorre stabilire un valore minimo per la fissazione degli obiettivi al fine di accrescere l'efficacia dell'impegno di riduzione. La presentazione di un piano di decarbonizzazione costituisce ora, anche secondo la legge, un presupposto per un impegno di riduzione delle emissioni di gas serra.

A determinate condizioni, l'impiego di biogas straniero può ora essere computato all'impegno di riduzione, creando incentivi in un'ottica di obiettivi climatici a lungo termine.

2.5.5 Fondo per le tecnologie

Nell'ordinanza viene ora indicato esplicitamente che oltre ai benefici concreti per l'ambiente in base ai criteri di promozione non dev'essere compromesso in misura considerevole nessun altro obiettivo ambientale e che non solo i mutuantici devono avere sede in Svizzera, ma anche i mutuatari. Poiché il Fondo per le tecnologie è stato introdotto come strumento per la promozione ambientale e la promozione della piazza economica, questo aspetto è già stato concretizzato nello stesso modo fino a oggi. L'inserimento esplicito nell'ordinanza crea trasparenza e aumenta la certezza del diritto. La somma massima delle fidejussioni viene inoltre adeguata alla nuova durata dello strumento.

2.5.6 Promozione dei gas rinnovabili

La legge sul CO₂, con l'articolo 34a capoverso 1 lettera d, prevede ora uno strumento per promuovere la produzione di gas rinnovabili. Secondo la legge sul CO₂, lo strumento viene finanziato con i fondi vincolati della tassa sul CO₂³⁰. A causa dei fondi molto limitati a disposizione, la promozione riguarda solo gli impianti per la produzione di biometano, vale a dire gli impianti in cui il biogas viene trattato in modo che abbia la stessa qualità del gas naturale, ossia biometano, per poi essere immesso nella rete del gas o utilizzato a livello locale come carburante. Tale promozione è sostenuta già da anni, da ultimo con la mozione Wismer³¹ trasmessa dal Parlamento. Finora solo gli impianti a biogas che producono energia elettrica hanno beneficiato di una promozione nell'ambito del Fondo per il supplemento rete. Con il nuovo strumento s'intende creare un migliore incentivo agli investimenti per gli impianti che producono biogas immettibile in rete, ossia biometano.

Altri impianti per la produzione di gas rinnovabili sono attualmente esclusi dalla promozione. Il Consiglio federale individua nel biometano la più grande necessità di promozione.

I requisiti relativi agli impianti sono tenuti volontariamente bassi. Qualora i tassi di promozione dovessero subire un aumento nel quadro di una revisione successiva dell'ordinanza, occorrerà introdurre ulteriori requisiti. Una simile situazione si verificherebbe per esempio se il biometano di un impianto che beneficia di una forte promozione non dovesse essere utilizzato per la produzione di calore per riscaldamento, di acqua calda o per adempiere agli impegni di riduzione.

Lo strumento è disciplinato nell'ordinanza sul CO₂ agli articoli da 113c a 113d.

2.5.7 Promozione degli impianti solari termici

Mentre gli impianti solari termici per il riscaldamento dei locali e l'acqua calda industriale sono incentivati attraverso il Programma Edifici, per il calore di processo solare non esistevano ancora possibilità di promozione. Con l'articolo 34a capoverso 1 lettera e della legge sul CO₂ sono state ora create nuove basi per la promozione di impianti destinati all'impiego di calore solare per il calore di processo. Secondo la legge sul CO₂, lo strumento viene finanziato con i fondi vincolati della tassa sul CO₂³². Sono incentivati gli impianti a partire da una soglia minima di 35 chilowatt di potenza termica nominale, che pongono al primo posto l'utilizzo del calore per processi o servizi. Per evitare una doppia promozione, si stabilisce che le riduzioni delle emissioni ottenute mediante un impianto incentivato non contribuiscono al rispetto

³⁰ Cfr. anche FF 2022 2654

³¹ 22.3193 Mo Wismer. Gli impianti a biogas devono poter vendere il loro gas come biometano.

³² Cfr. anche FF 2022 2654

di eventuali impegni di riduzione. La promozione è calcolata per chilowatt di potenza termica nominale e corrisponde al 40 per cento circa dei costi d'investimento.

2.6 Rapporto sui rischi finanziari legati al clima

L'ordinanza specifica la periodicità, la tipologia e i possibili contenuti del rapporto della FINMA e della BNS concernente la verifica sui rischi finanziari dovuti al clima e gli eventuali provvedimenti da esse adottati in seguito alle loro verifiche. Le spiegazioni chiariscono inoltre in che modo il rapporto può essere integrato nei requisiti esistenti della FINMA e della BNS. Il rapporto in merito al trattamento dei rischi finanziari rilevanti dovuti al clima da parte degli istituti finanziari può essere presentato solo in forma aggregata e anonimizzata e le autorità di vigilanza possono riferire solo in merito a provvedimenti di ordine generale.

2.7 Adattamento ai cambiamenti climatici (promozione)

Con l'articolo 37b capoverso 1 lettera a della legge sul CO₂, la Confederazione crea ora una base giuridica per la promozione di provvedimenti volti a evitare danni alle persone e alle cose di notevole valore dovuti ai cambiamenti climatici (provvedimenti di adattamento). Come fonte di finanziamento si utilizzano i proventi derivanti dalle sanzioni e quelli della vendita all'asta dei diritti di emissione per gli impianti³³. Al centro dell'attenzione vi sono soprattutto i danni alla salute causati dall'aumento dello stress da calore, i danni alle persone e alle cose a seguito dei crescenti pericoli naturali, oppure le perdite di raccolti agricoli a causa di periodi di siccità più frequenti e prolungati.

Le domande di aiuti finanziari possono essere presentate direttamente o nell'ambito di bandi di concorso tematici. La promozione deve riguardare le innovazioni, la moltiplicazione di progetti esistenti, ma anche progetti combinati integrali di considerevole entità, con diversi provvedimenti di adattamento. Possibili promotori dei progetti sono per esempio Cantoni, Comuni, regioni, federazioni, imprese o associazioni.

2.8 Formazione, formazione continua e informazione (promozione)

Con l'articolo 41 della legge sul CO₂ s'intendono ora promuovere non solo la formazione e la formazione continua che tematizzano l'attività professionale nel contesto della protezione del clima, ma anche piattaforme e altri lavori di pubbliche relazioni inerenti alla protezione del clima. È ora possibile sostenere anche progetti nel settore della comunicazione sulla protezione del clima. I progetti di promozione devono sostenere l'attuazione della legge sul CO₂ ed essere orientati all'efficacia. Nel settore della formazione può trattarsi per esempio di progetti per la concezione e lo sviluppo di offerte di formazione e di formazione continua. Nella comunicazione sul clima, la promozione può riguardare in particolare l'elaborazione dei piani generali di comunicazione sul clima di Cantoni e Comuni o la comunicazione specifica di un Cantone in merito a un determinato provvedimento di adattamento. Secondo la legge sul CO₂, ogni anno sono ora disponibili al massimo 5 milioni di franchi dalla cassa federale generale per la promozione di progetti.

L'informazione e la consulenza al pubblico devono inoltre riguardare non più soltanto i provvedimenti per ridurre le emissioni di gas serra, ma anche gli effetti del cambiamento climatico e i provvedimenti atti a gestirli. Ne sono un esempio le informazioni di un Comune sulle possibilità per risparmiare sui costi di riscaldamento.

³³ Cfr. anche FF 2022 2656

3 Commento alle singole disposizioni

Capitolo 1: Disposizioni generali

Sezione 2: Definizioni

Art. 2 lett. f e g

Stato partner (lett. f): la definizione del concetto di «Stato partner» è stata modificata per tenere conto delle nuove condizioni quadro per la realizzazione della collaborazione ai sensi dell'articolo 6 paragrafo 2 dell'Accordo di Parigi. Con le decisioni delle Conferenze sul clima COP26 di Glasgow³⁴ e COP27 di Sharm El Sheikh³⁵ sono state precisate le regole plurilaterali relative al processo, ai diritti e ai doveri degli Stati per la collaborazione bilaterale e plurilaterale ai sensi dell'articolo 6 paragrafo 2 dell'Accordo di Parigi. D'ora in poi si potranno utilizzare come base per una collaborazione bilaterale o plurilaterale anche gli accordi che non denotano necessariamente un carattere internazionale. Tutti i requisiti fondamentali giuridicamente vincolanti ai sensi dell'articolo 6 paragrafo 2 devono poter essere assicurati mediante la presente regolamentazione in virtù dell'Accordo di Parigi.

Biometano (lett. g): la definizione del concetto di «biometano» è stata ora introdotta parallelamente allo strumento di promozione per gli impianti per la produzione di gas rinnovabili a partire dall'articolo 113c. Il biometano si forma dal trattamento di biogas di cui all'articolo 19a lettera c OIOM, tramite rimozione prevalentemente di CO₂, ma anche di altre componenti. Il gas così prodotto è equiparabile al gas naturale in termini di composizione, ma è di origine rinnovabile. Il requisito che prevede una quota minima di metano pari al 96 per cento si basa sui requisiti delle famiglie di gas secondo la direttiva G18 della Società svizzera dell'industria, del gas e delle acque (SSIGA)³⁶.

Sezione 3: Quota nazionale e valori di riferimento per la riduzione delle emissioni in singoli settori

Art. 2a Quota nazionale

L'articolo 2a stabilisce la quota di riduzione complessivamente necessaria per il raggiungimento degli obiettivi in Svizzera. Tale quota dev'essere pari a due terzi, sia in riferimento all'obiettivo per il 2030 secondo l'articolo 3 capoverso 1 lettera a della legge sul CO₂, sia in riferimento all'obiettivo medio per il periodo 2021–2030 secondo l'articolo 3 capoverso 1 lettera b della legge sul CO₂. Nel 2030 ciò corrisponde a una riduzione a circa 37 milioni di tonnellate di CO₂eq, pari a una flessione del 34 per cento rispetto al 1990. La diminuzione in Svizzera è la conseguenza delle riduzioni nei singoli settori per i quali sono fissati valori indicativi. La quota nazionale è quindi coerente con tali valori indicativi. Le diminuzioni restanti per raggiungere gli obiettivi secondo l'articolo 3 capoverso 1 della legge sul CO₂ possono essere realizzate con provvedimenti all'estero. Qualora la riduzione delle emissioni di gas serra non dovesse essere sufficiente, secondo l'articolo 4 capoverso 5 della legge sul CO₂ la Confederazione potrebbe in via sussidiaria acquisire gli attestati internazionali necessari.

Art. 3 Valori di riferimento per i singoli settori

L'articolo 3 stabilisce i valori di riferimento per il 2030 per i settori Edifici, Trasporti, Industria e Altro. Il settore Altro comprende l'agricoltura, il settore dei rifiuti (senza incenerimento dei rifiuti urbani) e le emissioni di gas sintetici. Esso copre pertanto tre settori dei quali la politica climatica si occupa solo indirettamente o non si occupa, ma le cui emissioni rientrano nel campo d'applicazione della legge sul CO₂. In particolare, anche l'agricoltura contribuirà quindi agli obiettivi della legge sul CO₂. Nella presente ordinanza non sono tuttavia previsti provvedimenti specifici per la riduzione delle emissioni in agricoltura, che sono compito della politica agricola. L'agricoltura può però beneficiare di alcuni

³⁴ Decision 2/CMA.3, [Report of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement on its second session, held in Glasgow from 31 Oct. to 12 Nov. 2021. Addendum \(unfccc.int\)](#)

³⁵ Decision 6/CMA.4, [Report of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement on its fourth session, held in Sharm el-Sheikh from 6 to 20 Nov. 2022 \(unfccc.int\)](#)

³⁶ Direttiva G18 i; Qualità del gas. Società svizzera dell'industria del gas e delle acque, 2022.

strumenti di promozione della legge sul CO₂ (p. es. la promozione del biometano e il meccanismo di promozione mediante l'obbligo di compensazione). I valori indicativi per i settori si desumono dal potenziale di riduzione atteso dei provvedimenti nei rispettivi settori. La verifica del rispetto dei valori indicativi avviene sulla base dell'Inventario dei gas serra.

La figura 1 seguente mostra i valori indicativi nei vari settori per il 2030 e in aggiunta anche quelli per gli anni 2040 e 2050 secondo la LOCl.

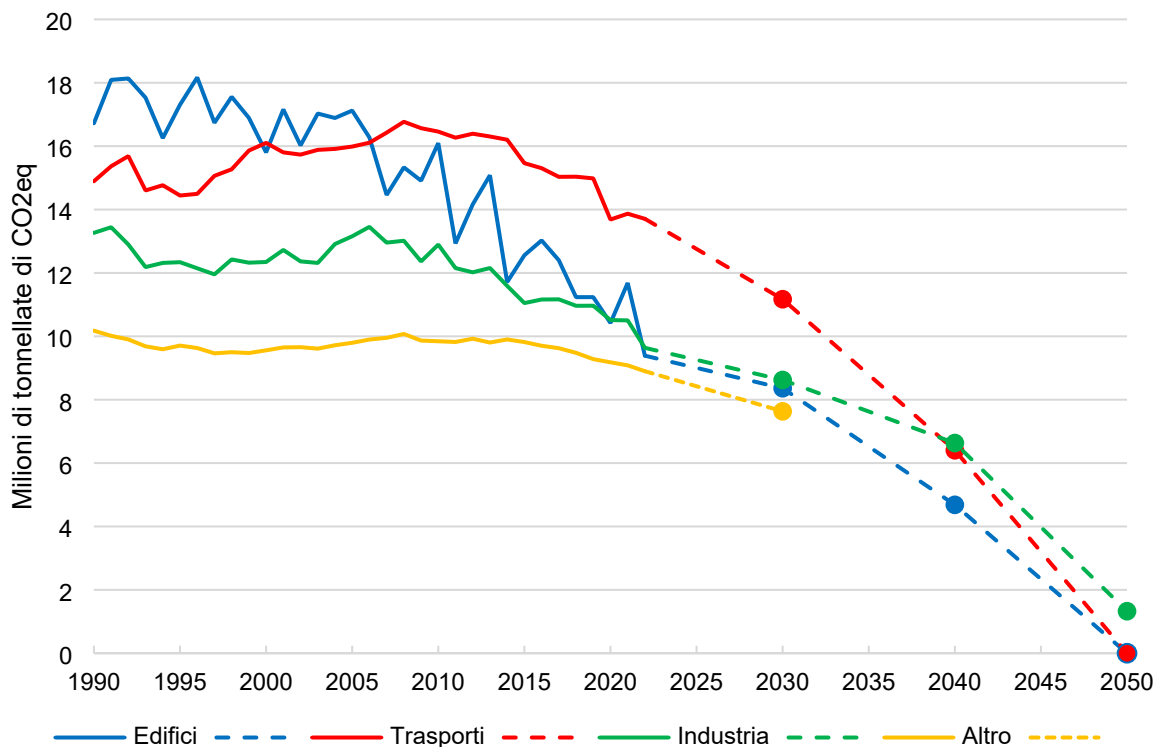


Figura 1: Andamento delle emissioni e valori di riferimento per settore

Sezione 5: Attestati per progetti e programmi di riduzione delle emissioni o di aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio in Svizzera e all'estero

Art. 4b Principio

L'articolo 4b definisce il principio in base al quale tenere conto delle riduzioni delle emissioni o dell'aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio in Svizzera e all'estero, per i quali possono essere rilasciati attestati nazionali in Svizzera, nel rispetto dei requisiti di cui alla sezione 5. Per le riduzioni delle emissioni o gli aumenti delle prestazioni dei pozzi di carbonio conseguiti all'estero si deve dimostrare l'osservanza delle regole di cui all'articolo 6 dell'Accordo di Parigi. Questo articolo propone due possibilità: d'ora in avanti, in Svizzera si potrà tenere conto secondo l'articolo 6.4 dell'Accordo di Parigi anche delle riduzioni delle emissioni o degli aumenti delle prestazioni dei pozzi di carbonio conseguiti all'estero. La loro computabilità è limitata nell'articolo 11b. Come finora possono anche essere riportate le riduzioni delle emissioni e l'aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio conseguiti all'estero ai sensi dell'articolo 6.2 dell'Accordo di Parigi e che soddisfano i requisiti dell'articolo 5 e seguenti dell'ordinanza.

Art. 5 cpv. 1 lett. b n. 1, lett. c n. 1 e 3, lett. g e cpv. 2

Gli attuali requisiti per progetti o programmi relativi al rilascio di attestati nazionali o internazionali (art. 5) rimangono validi e vengono precisati in modo puntuale.

Le modifiche redazionali alla lettera b numero 1 concernono solo il testo francese.

Per poter ottenere i relativi attestati, le riduzioni delle emissioni o l'aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio devono continuare a essere documentati e quantificati, oltre che confermati da misurazioni

(cpv. 1 lett. c n. 1). Oltre che a misurazioni, è possibile ricorrere a un modello, a condizione che sia reso plausibile da misurazioni. I risultati dei sondaggi non sono accettati come misurazione sufficiente a causa della loro elevata incertezza, a meno che non siano confermati da campioni rappresentativi o da misurazioni. Sono considerati non sufficientemente quantificabili anche i progetti che calcolano gran parte delle riduzioni delle emissioni sulla base della domanda repressa. Il concetto di domanda repressa proviene dal «Clean Development Mechanism»³⁷ che disciplinava i progetti di compensazione internazionali nell'ambito del Protocollo di Kyoto. In tale contesto esisteva la possibilità di utilizzare uno sviluppo di riferimento ipotetico per i gruppi di popolazione particolarmente poveri. Si presumeva che tali gruppi di popolazione avessero una maggiore disponibilità economica e producessero quindi più emissioni di quanto accadeva in realtà. Tale concetto non corrisponde alla concezione di quantificabilità, ma può comunque essere accolto favorevolmente in quanto parte dello sviluppo sostenibile. Possono dunque essere considerati sufficientemente quantificabili solo i progetti di compensazione che calcolano soltanto una piccola parte delle riduzioni delle emissioni con la domanda repressa.

I gestori con un impegno di riduzione stipulato applicano ora un obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra in luogo del precedente obiettivo di emissione (v. art 67). Il testo dell'ordinanza al capoverso 1 lettera c numero 3 ha subito una modifica redazionale al riguardo. Viene inoltre precisato che gli attestati rilasciati non comportano neppure il rispetto dell'obiettivo basato sui provvedimenti.

L'articolo 5 capoverso 1 viene integrato con la lettera g per garantire che la persona richiedente sia in grado di comprovare il diritto alle riduzioni delle emissioni. A tal fine è necessario che i beneficiari del progetto abbiano rinunciato a vendere le loro riduzioni delle emissioni a parti diverse dal richiedente o a volerle utilizzare direttamente (art. 5 cpv. 1 lett. g). Tale attestazioni della rinuncia può avvenire per esempio sotto forma di una dichiarazione di rinuncia al CO₂ («carbon waiver») sottoscritta dai beneficiari del progetto. Con tale requisito, l'UFAM riduce il rischio di doppi conteggi (art. 10 cpv. 8).

Come accaduto finora, i progetti e i programmi che immagazzinano carbonio devono garantire la permanenza di tale sequestro supplementare di carbonio per almeno 30 anni (cpv. 2). Nel caso di un progetto di compensazione resta invariata la condizione secondo cui, se il pozzo di carbonio diventa una fonte, gli attestati rilasciati per le tonnellate di CO₂ originariamente stoccate e poi emesse non possono più essere riconosciuti ai fini dell'adempimento dell'obbligo di compensazione (v. art. 90). Nell'allegato 19 viene ora definito come trattare le possibili perdite e quali requisiti devono soddisfare i siti di stoccaggio. In caso di stoccaggio all'estero lo stoccaggio può avvenire anche in un sito riconosciuto dagli Stati partner nell'ambito di un accordo multilaterale. In caso di sequestro biologico del carbonio continua a essere richiesta una menzione nel registro fondiario (v. art. 8a).

Art. 5a cpv. 1 lett. b ed e nonché cpv. 2

Un programma di compensazione che comprenda tecnologie molto diverse fra loro comporta un onere aggiuntivo sproporzionato per la documentazione da parte della persona richiedente, per la convalida e il controllo da parte degli organi preposti e anche per l'amministrazione. Da ora in poi, solo un tipo di tecnologia sarà autorizzato per ogni programma e solo i progetti di questo tipo potranno essere inclusi nel programma (cpv. 1 lett. b). Ciò consentirà, da un lato, di definire chiaramente i criteri di ammissione al programma e, dall'altro, di ridurre i costi di registrazione. Inoltre, viene ora chiarito che tutti i progetti devono essere inseriti in un programma all'interno di un Paese (cpv. 1 lett. e).

Inoltre, il capoverso 2 è riformulato per maggiore chiarezza. Un progetto può essere incluso in un programma solo se è stato registrato nel programma prima della sua attuazione.

Art. 6 cpv. 2 lett. n n. 3

Nel caso di progetti o programmi all'estero, la persona richiedente deve garantire una consultazione delle parti interessate dalla realizzazione del progetto (all. 2a n. 3). La persona richiedente fornisce informazioni all'organismo di convalida sulla misura in cui è stato possibile attuare i riscontri dalla consultazione delle parti interessate e, qualora ciò non sia stato possibile, ne spiega i motivi. I riscontri

³⁷ [CDM-Methodology-Booklet_fullversion.pdf \(unfccc.int\)](#)

pervenuti sulla possibilità di fornire un riscontro messa a disposizione dalla persona richiedente devono confluire nel successivo rapporto di monitoraggio.

Art. 7 cpv. 1

Spetta ora all'organismo di convalida presentare la domanda convalidata all'UFAM (cpv. 1^{bis}). Tale procedura aumenta l'efficienza, in particolare se si considera che in futuro la presentazione della domanda dovrà avvenire attraverso il Sistema d'informazione e documentazione (CORE) dell'UFAM. Inoltre, la persona richiedente potrà anche delegare all'organismo di convalida, dietro richiesta, l'incombenza di rispondere alle domande poste dall'UFAM in sede di esame del progetto. La responsabilità rimane però alla persona richiedente.

Art. 9 cpv. 5 e 7

Ora spetta all'organismo di controllo presentare il rapporto di monitoraggio verificato all'UFAM (cpv. 5). Tale procedura aumenta l'efficienza, in particolare se si considera che in futuro la presentazione della domanda dovrà avvenire attraverso il CORE. Inoltre, la persona richiedente potrà anche delegare all'organismo di controllo, dietro richiesta, l'incombenza di rispondere alle domande poste dall'UFAM in sede di esame del progetto. La responsabilità rimane però alla persona richiedente. Inoltre, l'articolo 9 capoverso 5 precisa che devono essere dichiarate nel rapporto di monitoraggio e incluse in una domanda di rilascio di attestati tutte le riduzioni delle emissioni generate dal progetto di compensazione. Non è possibile richiedere il rilascio di attestati solamente per una parte delle riduzioni (tranne la ripartizione degli effetti nel quadro del Programma Edifici). Da un lato, ciò è contrario al requisito di cui all'articolo 5 capoverso 1 lettera b numero 1, secondo cui il progetto non sarebbe redditizio senza il ricavo della vendita degli attestati. In secondo luogo, non soddisfa il requisito di cui all'articolo 5 capoverso 1 lettera b numero 3 secondo cui la riduzione delle emissioni non sarebbe stata possibile senza il progetto.

Per i gestori con un impegno di riduzione, i provvedimenti per la riduzione delle loro emissioni indirette per i quali sono rilasciati attestati non contribuiscono, secondo l'articolo 74a, al rispetto dell'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra o dell'obiettivo basato sui provvedimenti. Nell'esame del rispetto dell'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra, gli attestati effettivamente rilasciati sono considerati come emissioni. La persona che presenta la richiesta di rilascio degli attestati deve notificare il numero di attestati rilasciati per ogni impianto al gestore che ha assunto l'impegno di riduzione e all'UFAM, a cadenza annua, entro il 31 agosto dell'anno successivo. Non sussiste alcun obbligo di notifica se sono rilasciati attestati per provvedimenti che riguardano le emissioni indirette del gestore, per esempio se una rete di riscaldamento fornisce calore a un gestore con un impegno di riduzione (cpv. 7).

Art. 11 cpv. 1

Si precisa che la modifica sostanziale deve essere notificata all'UFAM nel successivo rapporto di monitoraggio (cpv. 1). Finora questo aspetto era precisato solo a livello della comunicazione esecutiva.

Art. 11b Attestati internazionali secondo l'articolo 6 paragrafo 4 dell'Accordo di Parigi

L'articolo 11b descrive nel dettaglio il processo di richiesta della lettera di approvazione affinché gli attestati internazionali siano computabili in Svizzera secondo l'articolo 6 paragrafo 4 dell'Accordo di Parigi («Paris Agreement Crediting Mechanism»)³⁸. Per poter presentare la richiesta di una lettera di approvazione all'UFAM, è necessario che il relativo progetto sia stato registrato con successo da parte del Supervisory Body³⁹, in linea con le regole, le modalità e i processi vigenti per il meccanismo di cui all'articolo 6 paragrafo 4 dell'Accordo di Parigi⁴⁰. Non deve essere previsto alcun automatismo per il riconoscimento delle riduzioni delle emissioni di cui all'articolo 6 paragrafo 4. Tuttavia, l'obiettivo non è

³⁸ [Paris Agreement Crediting Mechanism | UNFCCC](#)

³⁹ [Article 6.4 Supervisory Body | UNFCCC](#)

⁴⁰ [Report of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement on its second session, held in Glasgow from 31 Oct. to 12 Nov. 2021. Addendum \(unfccc.int\)](#)

sottoporre ogni progetto allo stesso processo di verifica, come previsto dall'articolo 6 paragrafo 2 dell'Accordo di Parigi. L'UFAM stabilisce la forma della richiesta per la lettera di approvazione, mettendo a disposizione un apposito modello.

L'articolo 11b capoverso 2 precisa che il rilascio è possibile soltanto se l'allegato 2a non lo esclude e che saranno accettati solo i progetti registrati ai sensi dell'UNFCCC per la prima volta dopo il 1° gennaio 2021 (cpv. 2 lett. b). Non sono computabili i progetti che vengono trasferiti dal «Clean Development Mechanism» del protocollo di Kyoto al meccanismo di cui all'articolo 6 capoverso 4 e che sono stati calcolati in base ai metodi previsti dal medesimo meccanismo.

L'esame delle richieste di approvazione è svolto dall'UFAM.

Sezione 5c: Indicazione delle emissioni nelle offerte di volo

Art. 14a

Il nuovo articolo 14a precisa l'obbligo stabilito all'articolo 7a della legge sul CO₂, secondo cui in tutte le offerte di volo devono essere indicate le emissioni climalteranti presumibilmente causate. Per offerta s'intendono tutti i mezzi di comunicazione quali inserzioni, prospetti, supporti visivi elettronici e offerte che presentano viaggi aerei con servizi di linea e occasionali pianificati (voli charter). Oltre agli operatori di aeromobili, anche altri offerenti di viaggi aerei come per esempio agenzie di viaggio e organizzatori di viaggi online sono responsabili di assicurarsi che, a partire dal 1° gennaio 2026, nelle offerte siano indicate le emissioni per passeggero presumibilmente causate dal traffico aereo. Le emissioni devono essere indicate anche nelle offerte dei viaggi «tutto compreso» (cpv. 1).

L'obbligo si applica alle offerte per voli da un aerodromo situato 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 (cpv. 2).

Per il calcolo delle emissioni presumibilmente causate si possono impiegare calcolatori di emissioni e sistemi di etichettatura ambientale. Le emissioni del volo si basano in ogni caso almeno sulle emissioni dirette causate dal consumo di carburante in tonnellate di CO₂. Nel calcolo devono essere prese in considerazione altre emissioni climalteranti (p. es. ossidi di azoto (NO_x), particelle di fuliggine e composti ossidati dello zolfo) e relativi effetti. Sono esclusi i sistemi di etichettatura ambientale, che devono però essere indicati se utilizzati. Gli ulteriori effetti climalteranti si generano principalmente a partire da altitudini di volo di circa 8 chilometri. L'impatto complessivo delle emissioni del trasporto aereo sul clima varia a livello globale da una a tre volte le emissioni di CO₂ generate dalla combustione di carburanti fossili per aeromobili. L'Accademia svizzera di scienze naturali (SCNAT/ProClim) ha sintetizzato lo stato attuale delle conoscenze in un opuscolo sull'impatto delle emissioni globali del traffico aereo sul clima⁴¹. L'impatto climatico risultante da queste emissioni climalteranti in combinazione con le condizioni meteo al momento del volo cambia da un volo all'altro. Il calcolo di questi effetti è estremamente complesso e tuttora soggetto a incertezze; a oggi non esistono metodi che consentono di formulare affermazioni attendibili in merito a singoli voli o rotte aeree. L'impiego di carburanti per l'aviazione rinnovabili e a basso tenore di emissioni può, ma non deve necessariamente, essere considerato nel calcolo. Quando si utilizzano calcolatori di emissioni, è possibile non prendere in considerazione le diverse classi di viaggio e i diversi tipi di aeromobile (cpv. 3 e 4).

Con il coinvolgimento dell'UFAC, l'UFAM può autorizzare i calcolatori di emissioni o i sistemi di etichettatura ambientale esistenti che soddisfano i requisiti. Se viene utilizzato un sistema di etichettatura ambientale come il «ReFuelEU Aviation environmental labelling scheme», che riproduce solo le emissioni di CO₂ dei voli, nelle offerte dev'essere specificato che sono indicate solo le emissioni dirette e che pertanto l'impatto climatico supplementare potrebbe essere notevolmente superiore alle emissioni dirette indicate. L'UFAM pubblica regolarmente su Internet un elenco dei calcolatori di emissioni e dei sistemi di etichettatura ambientale registrati (cpv. 5 e 6).

⁴¹ «Die Auswirkungen der Flugverkehrsemissionen auf das Klima», Akademien-schweiz.ch, vol. 16, n. 3, 2021.

Capitolo 2: Provvedimenti tecnici per ridurre le emissioni di CO₂ degli edifici**Art. 16a** Informazioni in merito agli impianti di produzione di calore

L'articolo 16a precisa quali informazioni devono essere iscritte nel REA, per ogni edificio, nel caso delle nuove costruzioni o della sostituzione degli impianti di produzione di calore per il riscaldamento e per l'acqua calda in edifici esistenti. Non valgono come sostituzione gli interventi minori su un impianto (p. es. la sostituzione di valvole o sensori). Secondo le direttive del catalogo delle caratteristiche del REA, è necessario stabilire il vettore energetico dell'impianto di produzione di calore (lett. a). Come vettore energetico per il teleriscaldamento dev'essere indicato il sistema di produzione di calore principale. Occorre inoltre iscrivere la relativa potenza nominale o la potenza nominale del relativo allacciamento al teleriscaldamento, nonché il fabbisogno termico per il riscaldamento (lett. b e c). Queste informazioni possono essere per esempio determinate in tutta semplicità mediante il Certificato energetico cantonale degli edifici (CECE) e trasferite direttamente nel REA. Se non è disponibile alcun CECE, il catalogo delle caratteristiche del REA consente anche di indicare spontaneamente, come valida approssimazione del fabbisogno termico per il riscaldamento, gli anni in cui è avvenuto il risanamento di facciata, tetto, soffitto dello scantinato o finestre. Di norma, queste informazioni sono registrate già oggi nei permessi di costruzione presso le autorità competenti e possono quindi essere facilmente trasferite nel REA. Per la stima della durata degli impianti di produzione di calore è inoltre importante la data di sostituzione (lett. d). Anche la data di iscrizione nel REA dev'essere visibile (lett. e). Inoltre, per l'edificio nel quale si trova il sistema principale di produzione di calore o il fornitore di calore si deve indicare l'identificatore federale dell'edificio (EGID). In tal modo sarà in futuro possibile identificare la fonte di calore anche per gli edifici allacciati a sistemi di teleriscaldamento. Il REA viene ampliato con le caratteristiche corrispondenti. Alla sostituzione del generatore di calore, l'autorità competente iscrive le informazioni nel REA entro un termine di 30 giorni secondo la vigente ordinanza sul REA. I Comuni mettono i loro dati a disposizione del loro Cantone.

Le iscrizioni nel REA servono ai Cantoni per verificare i propri obiettivi climatici. Consentono inoltre di disporre di una base di dati più aggiornata per la rendicontazione secondo l'articolo 16 dell'ordinanza sul CO₂, per la pianificazione energetica comunale e per l'impostazione della politica energetica e climatica a livello cantonale e nazionale. Si può utilizzare a tal fine il processo di notifica già esistente e l'onere per Cantoni e Comuni è ridotto al minimo.

Capitolo 3: Provvedimenti volti a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli**Sezione 1: Disposizioni generali****Art. 17**

Poiché la definizione di importatore presente nell'attuale articolo 17 è ora spostata nell'articolo 17g, l'attuale articolo 17 diventa obsoleto e può quindi essere abrogato.

Art. 17a cpv. 2

Le automobili con targa dell'esercito e destinate alla truppa sono ora generalmente escluse dal campo d'applicazione. Continuano invece a essere assoggettati i veicoli militari per altri interventi, per esempio per l'amministrazione militare.

Art. 17b Autofurgoni

La definizione di autofurgone è ora ripresa senza modifiche materiali in due lettere (cpv. 1).

Gli autofurgoni con un peso a vuoto superiore a 2585 chilogrammi, che sono approvati come veicoli pesanti secondo il metodo di misurazione dei gas di scarico, erano finora esclusi dal campo d'applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂. Negli ultimi anni il numero di autofurgoni che a causa di questa disposizione non rientravano nel campo d'applicazione è aumentato notevolmente e in modo continuativo, a fronte di un numero pressoché invariato di autofurgoni immessi in circolazione. Per contrastare potenziali abusi, questa eccezione finora prevista nel capoverso 2 viene abrogata. La disposizione finora vigente comportava inoltre svantaggi per i veicoli più leggeri e più efficienti, che

spesso presentano anche un carico utile maggiore rispetto ai veicoli più pesanti. Per questo, in futuro, tutti gli autofurgoni fino a un peso complessivo di 3500 chilogrammi dovranno essere assoggettati ai valori obiettivo di CO₂. I valori di CO₂ mancanti secondo il metodo WLTP saranno calcolati in base alle formule dell'allegato 4 o potranno essere determinati dall'importatore con una misurazione ciclica.

Gli autofurgoni con targa dell'esercito e destinati alla truppa sono ora generalmente esclusi dal campo d'applicazione. Continuano invece a essere assoggettati i veicoli militari per altri interventi, per esempio per l'amministrazione militare (cpv. 2).

Art. 17c cpv. 2

Analogamente all'articolo 17b, anche per i trattori a sella leggeri verrà abrogata l'eccezione finora prevista nel capoverso 2.

I trattori a sella leggeri con targa dell'esercito e destinati alla truppa sono ora generalmente esclusi dal campo d'applicazione. Continuano invece a essere assoggettati i veicoli militari per altri interventi, per esempio per l'amministrazione militare (cpv. 2).

Art. 17c^{bis} Veicolo pesante

Il nuovo articolo 17c^{bis} stabilisce per quali veicoli pesanti si applicano le prescrizioni sulle emissioni di CO₂ (cfr. art. 10 cpv. 4 della legge sul CO₂), vale a dire gli «autocarri» secondo l'articolo 11 capoverso 2 lettera f dell'ordinanza del 19 giugno 1995⁴² concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) e i «trattori a sella» secondo l'articolo 11 capoverso 2 lettera i OETV con una configurazione degli assi di 4 x 2 e un peso totale superiore a 16 tonnellate (cpv. 1 lett. a) oppure con una configurazione degli assi di 6 x 2 (cpv. 1 lett. b).

Sono esclusi dalle prescrizioni sul CO₂ i veicoli professionali, come per esempio i veicoli per la raccolta dei rifiuti o i veicoli di cantiere, che non sono soggetti neppure al corrispondente regolamento (UE) 2019/1242. Anche i veicoli pesanti con targa dell'esercito e destinati alla truppa sono esclusi dal campo d'applicazione. Continuano invece a essere assoggettati i veicoli militari per altri interventi, per esempio per l'amministrazione militare. Non rientrano nel campo d'applicazione neanche i veicoli prodotti prima del luglio 2019. Con questa disposizione vengono esclusi in particolare i veicoli le cui emissioni di CO₂ non dovevano essere determinate mediante lo strumento di simulazione VECTO al quale devono essere sottoposti tutti i veicoli prodotti nell'UE dal luglio 2019. È lecito presumere che, visto l'ampio intervallo di tempo che intercorre tra la produzione e l'immatricolazione, il numero di veicoli che in virtù di questa disposizione non devono essere considerati nell'ambito delle prescrizioni sul CO₂ sia molto limitato (cpv. 2).

In caso di veicoli a più livelli è determinante lo stato del veicolo di base (cpv. 3).

Art. 17f

Poiché i valori obiettivo stabiliti nell'articolo 10 della legge sul CO₂ si basano ora sul metodo WLTP, l'attuale articolo 17f concernente i metodi di misurazione applicabili per la determinazione dei valori obiettivo o la loro conversione è obsoleto e viene quindi abrogato.

Sezione 2: Importatori e costruttori

Art. 17g Importatore

La definizione di importatore finora presente nell'articolo 17 è ora spostata nell'articolo 17g.

Nella disposizione è aggiunta la categoria dei veicoli pesanti. Anche per questi è considerato importatore chi ottiene la certificazione dall'UFE. Il rimando alla certificazione viene integrato con il nuovo articolo 23a introdotto per i veicoli pesanti.

Art. 18 cpv. 1 lett. c

Analogamente agli importatori di automobili e veicoli commerciali leggeri, anche gli importatori di veicoli pesanti sono considerati grandi o piccoli importatori a seconda delle dimensioni del loro parco veicoli nuovi (art. 11 cpv. 5 della legge sul CO₂). L'articolo 18 capoverso 1, che definisce i grandi importatori, viene integrato di conseguenza.

Art. 20 Piccolo importatore

Analogamente agli importatori di automobili e veicoli commerciali leggeri, anche gli importatori di veicoli pesanti sono considerati grandi o piccoli importatori a seconda delle dimensioni del loro parco veicoli nuovi (art. 11 cpv. 5 della legge sul CO₂). L'articolo 20, che definisce i piccoli importatori, viene modificato di conseguenza.

Sezione 3: Basi di calcolo*Art. 23, rubrica e cpv. 1*

Obblighi degli importatori di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri

Sulla base del nuovo articolo 23a, che disciplina gli obblighi degli importatori di veicoli pesanti, la rubrica e il capoverso 1 dell'articolo 23 vengono precisati e la disposizione viene limitata agli importatori di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri.

Art. 23a Obblighi degli importatori di veicoli pesanti

Come per le automobili e i veicoli commerciali leggeri, gli importatori di veicoli pesanti devono dunque comunicare, prima della prima immatricolazione di un veicolo, i dati necessari alla sua attribuzione all'importatore (cpv. 1). Diversamente dalle automobili e dai veicoli commerciali leggeri, in questi casi viene fatta distinzione in base alla fonte di dati utilizzata per l'immatricolazione. Se un veicolo pesante dispone di un'approvazione del tipo, una scheda tecnica o un certificato di conformità in formato elettronico, la comunicazione dei dati all'USTRA sarà considerata così assolta (lett. a); in caso contrario l'importatore dovrà comunicare attivamente i dati all'UFE (lett. b) e l'UFE rilascerà un attestato.

Gli importatori di veicoli pesanti devono comunicare all'UFE, entro il 31 marzo dell'anno successivo, i dati necessari per il calcolo della sanzione (cpv. 2). La comunicazione antecedentemente alla prima messa in circolazione non è richiesta perché, al momento dell'immatricolazione, i dati VECTO richiesti per il calcolo della sanzione (v. art. 25a) non sono necessariamente desumibili dal certificato di conformità in formato elettronico oppure sono ancora incompleti. Gli importatori hanno quindi la possibilità di richiedere i dati, in caso di bisogno, al produttore del veicolo ed eventualmente di presentarli in modo cumulativo.

Diversamente dalle automobili e dai veicoli commerciali leggeri, gli obblighi degli importatori non sono differenziati tra grandi e piccoli importatori. Anche la prescrizione secondo cui i piccoli importatori devono versare una sanzione antecedentemente alla prima messa in circolazione del veicolo (v. art. 35) non si applica per i veicoli pesanti

Art. 25, rubrica e cpv. 1 Determinazione delle emissioni di CO₂ di automobili, autofurgoni o trattori a sella leggeri

Sulla base del nuovo articolo 25a, che disciplina la determinazione delle emissioni di CO₂ di un veicolo pesante, la rubrica e il capoverso 1 dell'articolo 25 vengono precisati e la disposizione viene limitata ad automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri.

Art. 25a Determinazione delle emissioni di CO₂ di veicoli pesanti

Nel caso dei veicoli pesanti, per il calcolo della sanzione per le emissioni di CO₂ si utilizzano i valori di emissione di CO₂ sulla base del metodo di simulazione VECTO di cui al regolamento (EU) 2017/2400. Diversamente da automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri, l'unità di misura determinante sono le emissioni di CO₂ in grammi per tonnellate-chilometro (g di CO₂/tkm), in quanto per i veicoli pesanti riveste importanza non solo la distanza percorsa, ma anche il carico trasportato. Il calcolo dei valori di

emissione di CO₂ di un veicolo pesante si basa sull'allegato I punto 2.2 del regolamento (UE) 2019/1242 (cpv. 1 lett. b). Per ogni veicolo si utilizza un valore aggregato di emissione per i diversi profili di impiego. Nell'ambito del metodo VECTO, ciascun veicolo è assegnato a un sottogruppo di veicoli. Il valore di emissione e il rispettivo sottogruppo sono consultabili nel certificato di conformità (posizione 49.5 e 49.7) o nel file di informazioni per il cliente secondo il regolamento (UE) 2017/2400. Se le informazioni sul sottogruppo di veicoli risultano mancanti e non possono neppure essere desunte dagli altri dati, per esempio a causa della mancanza di informazioni in merito al tipo di cabina, il veicolo viene assegnato al sottogruppo «LH» («long-haul», consegne a lungo raggio) conformemente all'allegato I punto 1 del regolamento (UE) 2019/1242 (cpv. 1 lett. a).

Se le emissioni di CO₂ non possono essere determinate secondo il capoverso 1, si utilizza un valore forfettario analogamente alle altre tipologie di veicoli e in funzione del relativo sottogruppo di veicoli (cpv. 2 lett. a). Per i veicoli che dispongono di una propulsione esclusivamente elettrica si utilizza un valore di emissione pari a 0 g di CO₂/tkm (cpv. 2 lett. b).

Sezione 4: Presa in considerazione delle riduzioni di CO₂ e agevolazioni

Art. 26 Riduzione mediante ecoinnovazioni

L'attuale articolo 26 viene suddiviso dal punto di vista tematico tra i due articoli 26 e 26a e precisato ove necessario. La disposizione contenuta nell'articolo 26 in merito alla riduzione computabile delle emissioni medie di CO₂ mediante l'impiego di ecoinnovazioni corrisponde all'attuale regolamentazione dell'articolo 26 capoverso 1. Continuano a essere computabili le tecnologie che sono riconosciute anche dalla Commissione europea secondo l'articolo 11 del regolamento (UE) 2019/631. Poiché il concetto di ecoinnovazioni non esiste per i veicoli pesanti, viene precisato che la disposizione, come accaduto finora, si applica solo ad automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri. La ponderazione più elevata delle ecoinnovazioni introdotta in via transitoria nell'ambito della conversione al metodo WLTP, di cui all'attuale capoverso 2, è obsoleta e viene pertanto abrogata.

Art. 26a Riduzione mediante gas naturale e biogas

Il nuovo articolo 26a riprende a livello di contenuto la regolamentazione dell'attuale articolo 26 capoverso 3, riguardante i veicoli che possono essere alimentati con una miscela di gas naturale e biogas. Anche per i veicoli pesanti, dalle emissioni di CO₂ viene dedotta la quota biogena. La regola di arrotondamento applicabile viene integrata di conseguenza (cpv. 2).

Art. 26b Riduzione mediante carburanti sintetici rinnovabili

Al capoverso 1 è disciplinato il computo dei carburanti sintetici rinnovabili alle emissioni di CO₂ di un parco veicoli (cfr. art. 11a della legge sul CO₂). Se a un importatore di veicoli viene attribuita per contratto una determinata quantità di carburante sintetico rinnovabile, l'importatore può proporre che la riduzione di CO₂ conseguita mediante l'impiego di tale carburante sia presa in considerazione nel calcolo delle emissioni di CO₂ del suo parco veicoli nuovi. Secondo l'allegato 4b, la riduzione delle emissioni di CO₂ viene convertita in g CO₂/km o in g CO₂/tkm, tenuto conto del chilometraggio di vita medio atteso di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri o della prestazione di trasporto complessiva attesa per i veicoli pesanti. Nel computo non si fanno distinzioni in base alla tipologia di propulsione dei veicoli nel parco veicoli nuovi, bensì solo in base al carburante fossile sostituito. È dunque irrilevante se i veicoli nel parco veicoli nuovi possano o meno utilizzare il carburante in questione nel singolo caso. Il fatto che il plusvalore ecologico dei carburanti sintetici da computare sarà computato esclusivamente al parco dell'importatore di veicoli richiedente (e non ad altri obblighi di legge o ad altri importatori) è comprovato dall'assegnazione sulla garanzia di origine nel registro GO. A tal fine, l'importatore di veicoli deve accordarsi con il fornitore del carburante (chi immette in commercio o il successivo proprietario della garanzia di origine) e far registrare a quest'ultimo l'assegnazione sulla garanzia di origine. Il flusso fisico di materiali e la vendita ai fini del consumo vengono così sganciati dal computo al parco veicoli nuovi. Sulla garanzia di origine devono essere registrati in particolare l'attribuzione alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, la designazione dell'importatore e del parco veicoli nuovi e l'anno di computo. Secondo l'articolo 2 capoverso 2 del progetto di ordinanza del DATEC sulla garanzia di origine per combustibili e

carburanti (P-OGOCC)⁴³, le garanzie di origine possono essere attribuite alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ al massimo nei 18 mesi successivi alla fine del periodo di produzione o importazione.

Sono considerati carburanti sintetici rinnovabili i carburanti sintetici che sono stati prodotti utilizzando fonti energetiche rinnovabili diverse dalla biomassa (cpv. 2 lett. a). Inoltre, sono computabili solo i carburanti che in base alla convalida della garanzia di origine sono impiegati per il funzionamento di veicoli e non per scopi diversi, come per esempio il riscaldamento nel settore degli edifici (cpv. 2 lett. b). Come stabilito nell'articolo 11a della legge sul CO₂, si applicano altresì i requisiti dell'articolo 35d della legge del 7 ottobre 1983⁴⁴ sulla protezione dell'ambiente (LPAmb), ovvero le disposizioni dettagliate dell'ordinanza sull'immissione in commercio di carburanti e combustibili rinnovabili e a basse emissioni (P-OCOcr)⁴⁵, in particolare per quanto riguarda la rinnovabilità, l'energia elettrica utilizzata e la fonte di carbonio. Se tali requisiti sono soddisfatti, si applica un fattore di emissione pari a 0 grammi di CO₂. Secondo la legislazione sull'imposizione degli oli minerali, l'idrogeno come vettore energetico sintetico rinnovabile da impiegare nei veicoli con celle a combustibile non è da considerarsi un carburante e non è computabile. Possono essere computati solo i carburanti messi in commercio in Svizzera e consumati entro i confini nazionali.

Un grande importatore di veicoli, se intende far valere una riduzione del CO₂ mediante l'impiego di carburanti sintetici rinnovabili per un parco veicoli nuovi, deve presentare la relativa domanda all'UFE, di volta in volta, entro il 31 gennaio successivo alla fine dell'anno in rassegna; per i grandi importatori di veicoli pesanti, analogamente all'articolo 23a capoverso 1 lettera b si applica un termine fino al 31 marzo dell'anno successivo; i piccoli importatori devono invece presentare la domanda secondo l'articolo 23 capoverso 4 e l'articolo 23a capoverso 2 prima della prima immatricolazione del veicolo (cpv. 3). Non ha luogo alcun computo automatico. La domanda deve recare, in particolare, la designazione dell'importatore di veicoli e del parco veicoli nuovi (o l'anno in rassegna).

Art. 26c Agevolazioni per veicoli a propulsione esclusivamente elettrica per gli anni 2025 e 2030

Poiché i valori obiettivo per il 2025 e il 2030 sono introdotti ex novo o inaspriti, ai grandi importatori di autoveicoli e trattori a sella leggeri nonché di veicoli pesanti dev'essere concessa per un periodo limitato un'agevolazione per il raggiungimento dei valori obiettivo (art. 12 cpv. 4 legge sul CO₂). L'agevolazione sarà legata alla quota di veicoli elettrici nel parco veicoli nuovi e creerà quindi un ulteriore incentivo a immettere in circolazione sempre più veicoli con emissioni di CO₂ pari a 0 g di CO₂/km o 0 g di CO₂/tkm (cpv. 1). Analogamente alla regolamentazione corrispondente nell'UE, tenendo conto della situazione del mercato svizzero sono definiti valori soglia per la quota di veicoli elettrici. Se la quota di veicoli elettrici di un parco veicoli nuovi di un grande importatore supera questo valore soglia, le emissioni medie di CO₂ del parco veicoli nuovi subiscono una riduzione calcolata in funzione dell'eccedenza in percentuale, ma limitata al 5 per cento per autoveicoli e trattori a sella leggeri e al 3 per cento per i veicoli pesanti (cpv. 2). Il mancato raggiungimento dei valori soglia non comporta alcuna conseguenza.

Sezione 5: Calcolo delle emissioni di CO₂ e dell'obiettivo individuale, nonché calcolo e riscossione della sanzione

Art. 27 Calcolo delle emissioni medie di CO₂ di un parco veicoli nuovi di un grande importatore

Le emissioni medie di CO₂ di un parco veicoli nuovi di un grande importatore si calcolano come in passato mediante la media delle emissioni di CO₂ dei veicoli immatricolati per la prima volta nell'anno di riferimento. Il contenuto dell'attuale capoverso 1 viene quindi ripreso ed è inoltre riportato nel nuovo allegato 4c, differenziato in base alle tipologie di veicoli all'interno delle formule di calcolo. Queste

⁴³ L'OEn è stata sottoposta a procedura di consultazione dal 21 feb. 2024 al 28 mag. 2024. L'ordinanza fa parte del progetto posto in consultazione «Attuazione della legge federale su un approvvigionamento elettrico sicuro con le energie rinnovabili a livello di ordinanza e ulteriori modifiche delle ordinanze interessate». La relativa documentazione è disponibile all'indirizzo www.fedlex.admin.ch/www.fedlex.admin.ch > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > DATEC.

⁴⁴ RS 814.01

⁴⁵ L'OCOcr è creata ex novo nel quadro del presente progetto. Confronta atto e rapporto esplicativo separato.

comprendono in particolare anche le agevolazioni secondo gli articoli da 26 a 26c. Gli attuali capoversi 2, 3 e 4 sono obsoleti e vengono abrogati.

Per i veicoli pesanti (n. 1.2 dell'all. 4c) si applica una suddivisione in sottogruppi, come per il calcolo dell'obiettivo individuale. Per il calcolo delle emissioni determinanti di CO₂, i valori medi di CO₂ per sottogruppo nel parco veicoli nuovi di un grande importatore sono ponderati con le quote dei sottogruppi nel parco veicoli nuovi dell'importatore e con i fattori di ponderazione fissi per sottogruppo per il chilometraggio e il carico utile.

Art. 27a Calcolo delle emissioni di CO₂ di un veicolo pesante

Per i veicoli pesanti, analogamente al calcolo delle emissioni determinanti di CO₂ dei parchi veicoli nuovi dei grandi importatori, si tiene conto del fattore di ponderazione per il chilometraggio e il carico utile. La formula di calcolo è riportata in dettaglio al numero 2 dell'allegato 4c.

Art. 29 cpv. 1

La disposizione concernente la fissazione degli importi delle sanzioni è integrata con il regolamento UE 2019/1242, che viene utilizzato per determinare l'ammontare della sanzione per le emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti.

Art. 30, rubrica e cpv. 2 Sanzione per i grandi importatori

La disposizione sull'arrotondamento delle emissioni che superano l'obiettivo individuale viene estesa ai veicoli pesanti. Inoltre, la rubrica viene adeguata dal punto di vista redazionale.

Art. 35, rubrica nonché cpv. 1^{bis} e 3 Sanzione per i piccoli importatori

La disposizione in base alla quale la sanzione per le emissioni di CO₂ per i piccoli importatori deve essere corrisposta prima della prima immatricolazione del veicolo non si applica ai veicoli pesanti. Per questa categoria di veicoli, la sanzione per le emissioni di CO₂ è calcolata solo l'anno successivo, indipendentemente dallo status di grande o piccolo importatore. Tale aspetto viene precisato di conseguenza. L'attuale capoverso 3 riguarda il 2022 e viene pertanto abrogato. Inoltre, la rubrica viene adeguata dal punto di vista redazionale.

Sezione 6: Resoconto e informazione del pubblico

Art. 36

L'attuale sezione 6, contenente soltanto l'articolo 36, viene abrogata. Questo articolo disciplinava il resoconto alle commissioni parlamentari competenti e l'informazione alla popolazione. La pubblicazione di informazioni sugli importatori e sui parchi veicoli, nonché il resoconto sul raggiungimento dei valori obiettivo, sono ora disciplinati negli articoli 13a e 13b della legge sul CO₂ riveduta.

Sezione 7: Utilizzazione dei proventi della sanzione di cui all'articolo 13 della legge sul CO₂

Art. 37

L'attuale sezione 7, contenente soltanto l'articolo 37, viene abrogata. Questo articolo disciplinava l'utilizzazione dei proventi della sanzione per le emissioni di CO₂. In vista della legge sul CO₂ riveduta non esiste più alcun fabbisogno di regolamentazione supplementare. Il principio finora sancito nel capoverso 1, in base al quale i proventi sono assegnati al Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, è già disciplinato nell'articolo 37 della legge sul CO₂. Una definizione dettagliata dei proventi assegnati al Fondo a livello di ordinanza non è più ritenuta necessaria. Secondo l'articolo 38 della legge sul CO₂ riveduta, i costi di esecuzione sono indennizzati con i proventi della sanzione per le emissioni di CO₂. Secondo le vigenti regole contabili, in futuro gli interessi di mora dovranno essere contabilizzati come proventi e le perdite su debitori e i delcredere come riduzione dei proventi. Gli interessi sugli importi da rimborsare sono calcolati come onere di esecuzione.

Capitolo 4: Sistema di scambio di quote di emissioni**Sezione 1: Gestori di impianti***Art. 42 cpv. 1 e 3 lett. a*

Tutti i gestori di impianti con una potenza termica totale installata pari ad almeno 10 megawatt devono ora poter partecipare volontariamente al SSQE secondo l'articolo 15 della legge sul CO₂. Viene meno il presupposto dell'esercizio di una determinata attività, il capoverso 1 viene adeguato di conseguenza e il capoverso 3 lettera a viene abrogato.

Art. 46 cpv. 2

La riduzione proporzionale dell'assegnazione a titolo gratuito nel caso in cui la quantità disponibile di diritti di emissione non fosse sufficiente per soddisfare tutte le richieste è ora regolamentata nell'articolo 19 capoverso 7 della legge sul CO₂. Come in passato, la somma delle quantità di diritti di emissione da assegnare calcolata anticipatamente per i periodi di assegnazione 2021–2025 e 2026–2030 (cfr. all. 9 n. 2.3 dell'ordinanza sul CO₂) non può superare la quantità massima di diritti di emissione disponibile annualmente per l'assegnazione a titolo gratuito. Tale quantità corrisponde alla quantità di diritti di emissione di cui all'articolo 18 capoverso 1 legge sul CO₂, dedotta la riserva per futuri partecipanti al SSQE o partecipanti in forte crescita secondo l'articolo 18 capoverso 3 della legge sul CO₂. Se la somma dei diritti di emissione da assegnare calcolata anticipatamente supera la quantità disponibile di diritti di emissione, si continuerà a effettuare una riduzione lineare di tutte le assegnazioni mediante un fattore di correzione intersettoriale. Questo potrà ora essere limitato al 5 per cento, a condizione che per questo siano disponibili diritti di emissione trattenuti ai sensi dell'articolo 45 capoverso 2 dell'ordinanza sul CO₂ che non vengono assegnati a titolo gratuito. A causa della riduzione dei diritti di emissione massimi disponibili ai sensi dell'articolo 45 capoverso 1 dell'ordinanza sul CO₂ (v. spiegazioni sulla modifica dell'all. 8 n. 1), il fattore di correzione intersettoriale per il 2025 viene ricalcolato.

Sezione 1a: Operatori di aeromobili*Art. 46e cpv. 3 e 4*

In linea con le normative dell'UE, a partire dal 2025 l'UFAM non trattiene diritti di emissione per operatori di aeromobili nuovi o in forte crescita. Secondo la disposizione transitoria contenuta nell'articolo 146y, già nel 2024 tali diritti di emissione non erano più trattenuti. I capoversi 3 e 4 dell'articolo 46e vengono pertanto abrogati.

Sezione 3: Rilevamento dei dati e monitoraggio*Art. 52 cpv. 1 e 5*

Il capoverso 1 è rielaborato dal profilo redazionale.

Il rimando menzionato nell'attuale disposizione alla direttiva 2003/87/CE dell'UE⁴⁶ e la relativa nota vengono aggiornati. Come in passato, gli operatori di aeromobili che non raggiungono determinati valori limite e sono pertanto considerati emettitori di entità ridotta non sono tenuti a far verificare il loro rapporto di monitoraggio se sono soddisfatte le seguenti condizioni. L'operatore di aeromobili deve utilizzare lo strumento autorizzato dall'UE ai sensi del regolamento (UE) n. 606/2010 e riprendere senza variazioni i dati generati da Eurocontrol⁴⁷. Se l'operatore di aeromobili modifica tali dati in un secondo momento,

⁴⁶ Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ott. 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio, GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32; modificata, da ultimo, dal regolamento (UE) 2024/795, GU L, 2024/795, 29.2.2024.

⁴⁷ Regolamento (UE) n. 606/2010 della Commissione, del 9 lug. 2010, relativo all'approvazione di uno strumento semplificato sviluppato dall'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol) per stimare il consumo di combustibile di alcuni operatori aerei a emissioni ridotte, versione secondo GU L 175 del 10.7.2010, pag. 25.

il rapporto di monitoraggio dev'essere in ogni caso verificato. Tale aspetto viene precisato con la presente modifica (cpv. 5).

Sezione 4: Obbligo di consegna di diritti di emissione

Art. 55 cpv. 1^{bis}

Per il CO₂ catturato e stoccato a livello permanente o legato chimicamente e quindi non emesso, non si devono consegnare diritti di emissione. Una richiesta in tal senso per il CO₂ stoccato a livello permanente dal punto di vista geologico in Svizzera o legato chimicamente può essere presentata se sono soddisfatti i requisiti di cui all'allegato 19 (lett. a). Per non dover rilasciare diritti di emissione per il CO₂ chimicamente legato in prodotti, si deve impedire che possa raggiungere l'atmosfera sia durante l'uso che nell'ambito dello smaltimento del prodotto. Il sequestro geologico è possibile anche in siti di stoccaggio approvati negli Stati contraenti del SEE; nel SEE è consentito anche il legame chimico permanente in prodotti conformemente alle regole vigenti nel SSQE dell'UE (lett. b). Per il CO₂ catturato e successivamente utilizzato ed emesso, permane l'obbligo di consegna per il gestore dell'impianto che ha causato le emissioni di CO₂. Ciò indipendentemente dalla modalità, dal momento e dal luogo dell'utilizzo.

Sezione 5: Registro dello scambio di quote di emissioni

Art. 65 lett. g

La lettera g viene integrata, in quanto i gestori con impegno di riduzione possono ora far computare, in una determinata misura, gli attestati per il soddisfacimento dell'impegno di riduzione (v. art. 72e).

Capitolo 5: Impegno di riduzione delle emissioni di gas serra

Sezione 1: Condizioni e contenuto

Art. 66 Condizioni

I gestori di impianti, che svolgono un'attività economica o di diritto pubblico possono impegnarsi verso la Confederazione a ridurre annualmente le emissioni di gas serra in una determinata misura entro il 2040 (impegno di riduzione). A tale scopo viene restituita loro la tassa sul CO₂ già versata. La produzione di calore o freddo per gli edifici abitativi e le persone private continueranno invece a non poter beneficiare di alcuna esenzione. Per le aree di diffusione, le utilizzazioni miste e i fornitori di calore, almeno il 60 per cento delle emissioni di gas serra prodotte sul posto deve pertanto essere riconducibile a un'attività che dà diritto all'esenzione (cpv. 1).

Il capoverso 2 definisce l'attività economica. Siamo in presenza di un'attività economica e non privata se il gestore è iscritto nel registro di commercio (lett. a) e dispone di un numero IDI (lett. b). A differenza delle attività di diritto pubblico, l'attività economica è esercitata in regime di concorrenza con altri operatori del mercato e non è assoggettata alla legge federale del 21 giugno 2019⁴⁸ sugli appalti pubblici (LAPub) né al concordato intercantonale del 25 novembre 1994/15 marzo 2001⁴⁹ sugli appalti pubblici (CIAP).

L'impegno di riduzione è inteso come strumento di politica climatica per l'industria e il commercio ad alta intensità di gas serra, non per il settore residenziale, laddove la tassa sul CO₂ è intesa a generare risparmi. Di conseguenza la produzione di calore o di freddo per gli edifici abitativi non è considerata come attività economica e resta assoggettata all'obbligo di pagare la tassa sul CO₂ (cpv. 3).

Ai sensi della legislazione sul CO₂, sono considerate attività di diritto pubblico le attività svolte dall'ente pubblico e assoggettate agli appalti pubblici (LAPub o CIAP, cpv. 4). Il capoverso 5 menziona le attività di diritto pubblico per le quali è possibile un impegno di riduzione. Si tratta di attività per le quali esiste un'evidente concorrenza nei confronti di fornitori che non sono di diritto pubblico. Analogamente a

⁴⁸ RS 172.056.1

⁴⁹ RS 172.056.5

quanto previsto per i produttori di teleriscaldamento o teleraffreddamento che non sono di diritto pubblico, i produttori di diritto pubblico possono assumere un impegno di riduzione, a condizione che al massimo il 40 per cento dei combustibili fossili utilizzati sia impiegato per la produzione di calore per riscaldamento o freddo per edifici abitativi (lett. e).

Art. 66a Contenuto dell'impegno di riduzione

L'entità dell'impegno di riduzione è stabilita mediante un obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra o mediante un obiettivo basato sui provvedimenti (cpv. 1). Come requisito minimo per l'impegno di riduzione con obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra, la lettera a prevede che tale obiettivo comprenda un aumento dell'efficienza pari almeno al 2,5 per cento annuo rispetto al valore iniziale, anche se l'obiettivo definito nella convenzione sugli obiettivi è inferiore. Il valore iniziale si riferisce ai due anni precedenti l'inizio della durata della convenzione. Se l'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra stabilito nella convenzione sugli obiettivi è superiore al 2,5 per cento, per l'impegno di riduzione si utilizzerà il valore più elevato. Come requisito minimo per l'impegno di riduzione si considera che l'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra comprende un aumento dell'efficienza pari almeno al 2,5 per cento annuo, anche se l'obiettivo definito nella convenzione sugli obiettivi dovesse risultare inferiore. Se l'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra stabilito nella convenzione sugli obiettivi è superiore al 2,5 per cento, per l'impegno di riduzione si utilizzerà il valore più elevato. Il valore del 2,5 per cento è la media risultante dall'obiettivo settoriale dell'intera industria secondo l'articolo 4 LOCl. Per il conseguimento dell'obiettivo intermedio 2040 è necessaria una riduzione annua pari almeno all'1,95 per cento. Per i gestori con un impegno di riduzione delle emissioni di gas serra che, nel piano di decarbonizzazione, devono illustrare come ridurranno sensibilmente le emissioni dei gas serra entro il 2040 e che, come controprestazione per la riduzione, riceveranno il rimborso della tassa sul CO₂, il valore intermedio secondo la LOCl, applicabile anche alle imprese che pagano la tassa, è troppo basso. Questo anche perché i gestori con un impegno di riduzione entro il 2030 possono conseguire una parte della riduzione con attestati esteri. Se l'obiettivo del saldo netto pari a zero entro il 2050 viene linearizzato, si avrà una riduzione annua del 3,32 per cento. Questo obiettivo è tendenzialmente troppo elevato per gli anni 2025–2040, poiché con lo sviluppo tecnologico si prevede che determinate misure di decarbonizzazione rilevanti saranno attuate solo dopo il 2040. L'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra non deve essere rispettato su base annua, ma per la durata della convenzione sugli obiettivi. Per l'impegno di riduzione con obiettivo basato sui provvedimenti si considera come requisito minimo un'efficacia dei provvedimenti che ammonta annualmente al 2,5 per cento delle emissioni di gas serra del valore iniziale della convenzione sugli obiettivi. L'obiettivo basato sui provvedimenti non deve essere rispettato su base annua, ma per la durata della convenzione sugli obiettivi. Il valore iniziale si riferisce ai due anni precedenti l'inizio della durata della convenzione. Se la convenzione sugli obiettivi presenta un'efficacia dei provvedimenti inferiore, si applica il valore minimo. Se invece presenta un'efficacia dei provvedimenti superiore, si utilizzerà il valore effettivo. Il valore del 2,5 per cento è ricavato analogamente all'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra (lett. b).

Le emissioni determinanti di gas serra comprendono non solo le emissioni di CO₂ dall'utilizzo di combustibili fossili convenzionali e rifiuti di combustibili fossili, ma anche quelle derivanti da processi come le emissioni geogene di CO₂ generate nell'ambito di processi o le emissioni causate dalla produzione di acciaio ed etilene. Possono far parte dell'impegno di riduzione anche le misure che catturano il CO₂, lo stoccano a livello permanente nel sottosuolo o lo legano chimicamente e contribuiscono così a evitare le emissioni di CO₂. Il CO₂ stoccato a livello permanente dal punto di vista geologico in Svizzera o legato chimicamente deve soddisfare i requisiti di cui all'allegato 19. Per poter far valere come provvedimento il CO₂ chimicamente legato in prodotti, si deve impedire che possa raggiungere l'atmosfera sia durante l'uso che nell'ambito dello smaltimento del prodotto. Lo stoccaggio geologico è possibile anche in siti di stoccaggio approvati in Stati contraenti del SEE (cpv. 2).

Secondo il capoverso 3, per un impegno di riduzione sono rilevante in una convenzione sugli obiettivi tutte le misure con una durata d'ammortamento fino a sei anni, e fino a dodici anni nel caso delle misure

relative a edifici e impianti. La durata d'ammortamento si calcola secondo la direttiva dell'UFE⁵⁰ sulla base della quota percentuale dei costi d'investimento utilizzata per la riduzione di CO₂, dell'efficacia dei provvedimenti e del prezzo del vettore energetico, inclusa la tassa sul CO₂ ed esclusa l'imposta sul valore aggiunto⁵¹. Questi requisiti non valgono per le convenzioni sugli obiettivi stipulate prima del 1° gennaio 2025. Nel caso di convenzioni sugli obiettivi vigenti, le durate d'ammortamento attualmente in vigore sono mantenute fino alla scadenza (art. 146aa).

Art. 67 Impegno di riduzione con obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra

Quando assumono un impegno di riduzione, i gestori di impianti possono scegliere tra due diversi modelli: l'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra o l'obiettivo basato sui provvedimenti (v. art. 66a). Un obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra può essere perseguito solo dai gestori di impianti che nei due anni precedenti alla domanda hanno emesso nell'esercizio ordinario almeno 500 tonnellate di CO₂eq all'anno (cpv. 1 lett. a) o che intendono chiedere il rimborso del supplemento di rete ai sensi dell'articolo 39 LEn (lett. b). Diversamente dal precedente obiettivo di emissione in termini assoluti, l'obiettivo di efficienza a livello di emissioni di gas serra è espresso con un valore obiettivo di efficienza relativo in percentuale. I gestori devono disporre di una convenzione sugli obiettivi valida con la Confederazione secondo la LEn, che risulti in vigore nel tool per le convenzioni sugli obiettivi e il loro monitoraggio della Confederazione (tool COM). Per poter utilizzare una convenzione sugli obiettivi esistente, il perimetro geografico deve coincidere con l'impegno di riduzione e dev'essere raggiunto il valore limite di almeno 500 tonnellate di CO₂eq, tranne che per le convenzioni sugli obiettivi relative al rimborso del supplemento di rete.

Art. 68 Impegno di riduzione con obiettivo basato sui provvedimenti

L'attuale obiettivo basato sui provvedimenti viene mantenuto. A livello di elaborazione e di monitoraggio annuo, esso rappresenta una semplificazione rispetto all'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra e può essere richiesto solo dai gestori di impianti che nei due anni precedenti alla domanda hanno emesso nell'esercizio ordinario non più di 1500 tonnellate di CO₂eq all'anno. I gestori devono disporre di una convenzione sugli obiettivi valida con la Confederazione secondo la LEn, che risulti in vigore nel tool COM. Per poter utilizzare una convenzione sugli obiettivi esistenti, il perimetro geografico deve coincidere con l'impegno di riduzione e dev'essere rispettato il valore limite di massimo 1500 tonnellate di CO₂eq.

Art. 68a *Raggruppamento per l'impegno di riduzione*

Diversi gestori di impianti possono riunirsi e assumere congiuntamente un impegno di riduzione con un obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra o di obiettivo basato sui provvedimenti. Un tale raggruppamento di impianti è possibile anche se un'impresa giuridica gestisce impianti in diversi siti. Il raggruppamento s'impegna a ridurre congiuntamente le emissioni di gas serra e a rispettare l'impegno di riduzione. In ogni sito devono essere soddisfatte le condizioni relative anche a un impegno di riduzione individuale secondo l'articolo 66. Per esempio, ogni singolo gestore deve svolgere un'attività che legittimi all'esenzione dalla tassa e deve poter definire provvedimenti presso il proprio sito (cpv. 1).

Il perimetro geografico della convenzione sugli obiettivi deve corrispondere al perimetro dell'impegno di riduzione. Nell'ambito della domanda occorre dunque assicurarsi che nella convenzione sugli obiettivi sia indicato il potenziale individuale per ogni sito e siano definiti i provvedimenti. Un raggruppamento per un impegno di riduzione è limitato al massimo a impianti in 50 siti. Dalle esperienze dell'ultimo periodo d'impegno con dimensioni dei raggruppamenti superiori a 50 siti è emerso che diversi gestori non hanno realizzato provvedimenti propri, bensì hanno beneficiato dell'efficacia dei provvedimenti di altri singoli membri del raggruppamento. Man mano che aumenta il numero di siti, diventa sempre più difficile avere una visione chiara delle convenzioni sugli obiettivi, dei piani di decarbonizzazione e delle

⁵⁰ Convenzione sugli obiettivi conclusa con la Confederazione per l'aumento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni di CO₂, direttiva, stato al 1° giu. 2022, allegato 4: Misure speciali. Consultabile all'indirizzo: www.zv-energie.admin.ch > Aiuto.

⁵¹ Convenzione sugli obiettivi conclusa con la Confederazione per l'aumento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni di CO₂, direttiva, stato al 1° giu. 2022, capitolo 5.4 Calcolo dell'efficienza economica; link: [Aiuto \(admin.ch\)](http://www.zv-energie.admin.ch)

domande di restituzione. Inoltre, in un raggruppamento formato da più 50 siti diventa impossibile garantire la qualità dei controlli e degli audit. La qualità e l'efficacia di questo strumento possono dunque essere garantite solo fissando un limite massimo al numero di impianti che possono formare un raggruppamento (cpv. 2).

Il piano di decarbonizzazione deve includere tutti i siti dell'impegno di riduzione. Se sono stati allestiti più piani di decarbonizzazione individuali, questi possono essere riuniti ai fini della presentazione (cpv. 3).

Il raggruppamento di emissioni deve quindi designare un rappresentante che fungerà da interlocutore per l'UFAM, presenterà la domanda e il rapporto di monitoraggio e sarà il destinatario della decisione (cpv. 4).

Sezione 2: Domanda di determinazione di un impegno di riduzione

Art. 69

I gestori di impianti che intendono stipulare un impegno di riduzione devono presentare una domanda all'UFAM tramite il portale CORE entro il 1° settembre dell'anno precedente (cpv. 1). Per motivi di esecuzione, un impegno di riduzione inizia sempre il 1° gennaio di un anno e dura fino al 31 dicembre 2040. Per un impegno di riduzione a partire dal 2025 o dal 2026, la domanda deve essere presentata entro il 1° settembre 2025 (art. 146ab).

Il capoverso 2 stabilisce le indicazioni che la domanda deve contenere in ogni caso:

- il nome e l'indirizzo del gestore dell'impianto che presenta la domanda, a cui viene notificata la decisione e che, nel caso di raggruppamento, rappresenta gli interessi dei gestori raggruppati nell'impegno di riduzione (lett. a);
- i nomi e gli indirizzi di tutti gli impianti inclusi aderenti a un raggruppamento per un impegno di riduzione (lett. b). Gli impianti sono elencati nella decisione, affinché l'UDSC possa rimborsare la tassa sul CO₂;
- informazioni sull'attività economica o di diritto pubblico; per i raggruppamenti per un impegno di riduzione, per tutti gli impianti inclusi (lett. c);
- indicazioni sulle emissioni di gas serra causate nei due anni precedenti in tonnellate di CO₂eq. Ritenuto che la domanda è presentata l'anno precedente, nel caso di un impegno di riduzione a partire dal 2026 si tratta delle emissioni degli anni 2023 e 2024 (lett. d);
- un'analisi del potenziale di riduzione conformemente alla direttiva dell'UFE⁵² (lett. e);
- i numeri EGID e IDI di tutti gli impianti inclusi nell'impegno di riduzione (lett. f e g) per l'esclusione del Programma Edifici e per l'informazione sull'attività economica;
- le casse di compensazione e tutti i numeri di conteggio AVS (lett. h) per l'esclusione dalla redistribuzione della tassa sul CO₂. Se i numeri di conteggio AVS comprendono anche collaboratori di sedi non esentate dalla tassa sul CO₂ o partecipanti al SSQE, occorre indicare la suddivisione delle masse salariali tra le sedi (lett. i);
- una convenzione sugli obiettivi attuale con l'obiettivo perseguito di efficienza in termini di emissioni di gas serra o l'obiettivo basato sui provvedimenti (lett. j).

L'UFAM può chiedere ulteriori informazioni di cui necessita per la determinazione dell'impegno di riduzione (cpv. 3). Può inoltre chiedere che i gestori che utilizzano combustibili diversi da quelli fossili convenzionali (p. es. rifiuti di combustibili fossili) presentino un piano di monitoraggio secondo l'articolo 51 (cpv. 4). L'UFAM ha altresì la possibilità di prorogare adeguatamente il termine per la

⁵² Convenzione sugli obiettivi conclusa con la Confederazione per l'aumento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni di CO₂, direttiva, stato al 1° giu. 2022, allegato 4: Misure speciali. Consultabile all'indirizzo: www.zv-energie.admin.ch > Aiuto.

fornitura delle informazioni di cui alle lettere e e j (analisi del potenziale di riduzione e convenzione sugli obiettivi, cpv. 5).

Art. 70

L'articolo sull'emissione di decisioni è abrogato, poiché tale disposizione è superflua. Dall'articolo 5 della legge del 20 dicembre 1968⁵³ sulla procedura amministrativa (PA) risulta cos'è una decisione. Dato che la domanda deve essere inoltrata all'UFAM, è altresì chiaro che l'UFAM emana tale decisione

Art. 71

L'articolo relativo al miglioramento dei prodotti al di fuori dei propri impianti di produzione viene abrogato, dal momento che l'articolo 31 capoverso 5 della legge sul CO₂ non viene mantenuto dopo il 2024.

Sezione 3: Rapporto di monitoraggio e piano di decarbonizzazione

Art. 72 Rapporto di monitoraggio

I gestori di impianti presentano annualmente all'UFE tramite il tool COM, entro il 31 maggio dell'anno successivo, il loro rapporto di monitoraggio nella forma prescritta. L'onere per l'allestimento del rapporto di monitoraggio è analogo a quello del periodo d'impegno 2013–2024 e dipende sostanzialmente dalla complessità dell'impianto. Se i gestori di impianti utilizzano le proprie convenzioni sugli obiettivi per diversi ambiti di utilizzo, beneficiano del fatto che l'onere insorgerà una volta sola (cpv. 1).

Il rapporto contiene informazioni sulle emissioni effettive di gas serra (cpv. 2 lett. a), sui provvedimenti attuati e sui loro effetti (lett. b), nonché, su tale base, sulla relativa evoluzione dell'efficienza per l'obiettivo in termini di emissioni di gas serra (lett. c). Per rendere plausibili le emissioni effettive e il rimborso della tassa sul CO₂, occorre presentare l'evoluzione degli indicatori di produzione (lett. d) e una contabilità merci di tutti i combustibili utilizzati (lett. e). Eventuali scostamenti dai valori obiettivo dell'impegno di riduzione devono essere motivati ed eventuali provvedimenti correttivi descritti (lett. f). I provvedimenti per i quali sono stati rilasciati attestati o accordati aiuti finanziari secondo l'articolo 6 LOCli, nonché gli impianti destinati all'impiego di calore solare per il calore di processo che ricevono una sovvenzione secondo l'articolo 113e non contribuiscono al rispetto dell'impegno di riduzione e devono quindi essere indicati separatamente nel rapporto di monitoraggio come provvedimenti speciali secondo la direttiva dell'UFE⁵⁴ (lett. g). Per una migliore visione d'insieme, tutti questi dati devono essere presentati in una tabella riassuntiva sotto forma di serie temporale e messi a confronto con i dati degli anni precedenti e con i valori obiettivo (lett. h). Nel caso dei raggruppamenti, i dati secondo le lettere a, b, d, e e g devono essere indicati singolarmente per tutti i siti nel rapporto di monitoraggio. Nei raggruppamenti di emissioni con più di 20 impianti, i dati possono essere presentati come somma.

Per le quote di biomassa dei combustibili è possibile applicare un fattore di emissione pari a zero solo se il carbonio presente nelle emissioni di CO₂ generate proviene dal ciclo naturale. Il gestore con un impegno di riduzione deve dimostrare che gli è stata attribuita la quantità corrispondente di garanzie di origine nel registro GO. Su richiesta, devono essere trasmessi anche i dati dei singoli impianti (cpv. 3).

Possono essere richieste ulteriori informazioni necessarie per valutare il monitoraggio (cpv. 4).

Art. 72a Contenuto del piano di decarbonizzazione

L'impegno di riduzione di cui all'articolo 31a lettera d della legge sul CO₂ deve ora comprendere la presentazione di un piano di decarbonizzazione. L'onere necessario per l'allestimento dipende sostanzialmente dalla complessità dei processi che devono essere rappresentati. Dal momento che il piano deve essere presentato entro tre anni dall'inizio dell'impegno di riduzione, l'onere iniziale per un impegno di riduzione può essere ripartito su più anni, alleggerendo così il gestore.

⁵³ RS 172.021

⁵⁴ Convenzione sugli obiettivi conclusa con la Confederazione per l'aumento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni di CO₂, direttiva, stato al 1° giu. 2022, allegato 4: Misure speciali. Consultabile all'indirizzo: www.zv-energie.admin.ch > Aiuto.

La scelta del metodo di allestimento del piano di decarbonizzazione è fondamentalmente libera, ma devono essere rispettati i seguenti requisiti minimi di cui al capoverso 1: La lettera a stabilisce che devono essere rappresentate le emissioni dirette di gas serra secondo la definizione di cui all'articolo 2 LOCl e che devono essere obbligatoriamente contabilizzati solo i combustibili fossili. I gestori possono includere volontariamente altre fonti di emissioni dirette (carburanti) e indirette (energia elettrica o prelievo di calore), nonché le emissioni di processi a monte o a valle. La descrizione degli impianti e dei processi (lett. b) e delle emissioni ad essi assegnate costituisce la base per l'analisi e la descrizione delle soluzioni tecniche che possono consentire di evitare le emissioni di gas serra da combustibili (lett. c). I provvedimenti contenuti nel piano di decarbonizzazione devono essere ricavati dall'analisi e definiti in modo che il loro effetto cumulativo consenta il raggiungimento degli obiettivi (lett. d) e sia rispettato il percorso di abbattimento di cui alla lettera e. I provvedimenti del piano di decarbonizzazione non devono far parte della convenzione sugli obiettivi. Secondo la lettera e, l'obiettivo per il 2040 del piano di decarbonizzazione si orienta all'obiettivo di cui agli articoli 3 e 4 LOCl. In altre parole il percorso di abbattimento dev'essere concepito in modo tale che, con una riduzione lineare, le emissioni di gas serra siano pari a zero entro il 2050, fatta eccezione per le emissioni difficilmente evitabili. I gestori possono definire volontariamente obiettivi intermedi o obiettivi per il periodo successivo al 2040.

L'elenco dei provvedimenti costituisce un elemento centrale del piano di decarbonizzazione e deve includere almeno le seguenti informazioni: una descrizione precisa del provvedimento (cpv. 2 lett. a), una stima dei costi dell'attuazione (costi di pianificazione, d'investimento e d'esercizio, lett. b), la riduzione calcolata delle emissioni di gas serra o le emissioni negative calcolate in tonnellate di CO₂eq e l'influsso sul consumo di energia (aumento o calo, lett. c). Dev'essere inoltre creata una tabella di marcia per l'attuazione prevista dalla messa in servizio fino al raggiungimento del pieno effetto (lett. d).

I cronoprogrammi individuali per imprese secondo l'articolo 5 della proposta di ordinanza concernente la legge federale sugli obiettivi in materia di protezione del clima, l'innovazione e il rafforzamento della sicurezza energetica (ordinanza sulla protezione del clima, P-OOCl⁵⁵) possono essere utilizzati come piani di decarbonizzazione, in quanto l'entità delle emissioni e la durata nel tempo sono intesi in termini più ampi rispetto ai requisiti minimi dei piani di decarbonizzazione. I gestori devono tuttavia attenersi ai requisiti specifici, in particolare per quanto riguarda il formato di fornitura dei dati. La P-OOCl prevede anche la possibilità, per i settori, di allestire cosiddetti cronoprogrammi modello. Il contenuto di un cronoprogramma modello si differenzia in alcuni punti dal cronoprogramma individuale. Per esempio viene effettuata una stima relativa dell'effetto dei provvedimenti sull'intero settore, in percentuale. A causa di queste differenze, i cronoprogrammi modello non possono essere utilizzati direttamente come piani di decarbonizzazione. I gestori di impianti che formano un raggruppamento secondo l'articolo 68a e appartengono allo stesso settore possono però rifarsi, per l'elaborazione del piano di decarbonizzazione, al cronoprogramma modello di cui all'articolo 6 P-OOCl, con particolare riguardo per la pianificazione dei provvedimenti.

Le riduzioni di emissioni per progetti al di fuori dell'impresa (compensazione o «offsetting» con progetti di riduzione esterni), gli attestati o i certificati secondo standard volontari non sono computabili ai fini degli obiettivi del piano di decarbonizzazione (cpv. 3).

Art. 72b Verifica del piano di decarbonizzazione

Per garantire la qualità del contenuto dei piani di decarbonizzazione, questi devono essere verificati da un consulente registrato, a spese del gestore. Sono abilitati i consulenti registrati dall'UFE secondo l'articolo 9 P-OOCl. L'UFE tiene un elenco pubblico dei consulenti abilitati.

Art. 72c Presentazione e aggiornamento del piano di decarbonizzazione

Entro il 31 dicembre del terzo anno dell'impegno di riduzione dev'essere presentato all'UFAM un piano di decarbonizzazione. Nel caso di un impegno di riduzione a partire dal 2025, il termine è quindi il 31 dicembre 2027. L'UFAM stabilisce in quale forma dev'essere trasmesso il piano di

⁵⁵ In attesa di adozione. La pertinente documentazione è consultabile all'indirizzo: www.fedlex.admin.ch > Procedure di consultazione > Pagina iniziale Procedure di consultazione > termine della ricerca: Ordinanza sulla protezione del clima.

decarbonizzazione. Il piano completo deve poter essere trasmesso in formato PDF. L'UFAM mette inoltre a disposizione un modulo per determinati dati di base del piano di decarbonizzazione che vengono inseriti nel CORE, come per esempio il punto di partenza, l'obiettivo per il 2040, i provvedimenti previsti, il loro momento di attuazione e l'efficacia stimata (cpv. 1).

Il capoverso 2 stabilisce che l'aggiornamento del piano di decarbonizzazione dev'essere presentato ogni tre anni entro il 31 dicembre. Se la prima versione del piano di decarbonizzazione è presentata per esempio nel 2026, l'aggiornamento dev'essere effettuato entro il 31 dicembre 2029. Nell'ambito dell'aggiornamento si dovrebbero valutare in particolare l'evoluzione delle emissioni effettive e l'efficacia dei provvedimenti adottati in riferimento all'obiettivo. Qualora emerga una lacuna tra il percorso di riduzione e le emissioni effettive di gas serra, sarà opportuno fornire una motivazione ed effettuare una nuova valutazione dei provvedimenti o del potenziale di riduzione.

Analogamente alla fornitura della prima versione del piano di decarbonizzazione, anche l'aggiornamento dev'essere presentato in formato PDF e, in aggiunta, con il formulario dell'UFAM in modo da poter inserire i dati pertinenti nel CORE (cpv. 3).

Sezione 4: Adempimento dell'impegno di riduzione

Art. 72d Mancato computo delle riduzioni di emissioni

Per i gestori con un impegno di riduzione, i provvedimenti per i quali sono stati rilasciati attestati o è concesso un aiuto finanziario, per esempio per tecnologie e processi innovativi secondo l'articolo 6 LOCli o per impianti destinati all'impiego di calore solare per il calore di processo secondo l'articolo 113e, non contribuiscono al rispetto dell'impegno di riduzione. Il gestore ne indica pertanto l'effetto come provvedimenti speciali secondo la direttiva dell'UFE⁵⁶. Per quanto riguarda l'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra, l'effetto dei provvedimenti speciali non viene computato al fine di esaminare il rispetto dell'impegno di riduzione e le emissioni ridotte sono sommate alle emissioni effettivamente causate. Nell'obiettivo basato sui provvedimenti, i provvedimenti speciali non possono essere inclusi nell'elenco di provvedimenti. Se sono rilasciati attestati, il computo delle emissioni così rilevate avviene in base al numero di attestati rilasciati per impianto, notificato all'UFAM secondo l'articolo 9 capoverso 7, come emissioni supplementari (lett. a). Altrimenti si utilizzano le informazioni contenute nel rapporto di monitoraggio secondo l'articolo 72 capoverso 2 lettera g (lett. b).

Art. 72e Computo di attestati all'adempimento dell'impegno di riduzione nel 2030

L'impegno di riduzione si ritiene adempiuto se è stato raggiunto l'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra o l'obiettivo basato su provvedimenti. Per valutare l'adempimento dell'impegno di riduzione si considera non il singolo anno, bensì i periodi 2025–2030 e 2031–2040. Se un gestore non ha raggiunto l'obiettivo definito di efficienza in termini di emissioni di gas serra o l'obiettivo basato su provvedimenti per il periodo 2025–2030, per adempiere al suo impegno di riduzione può farsi computare attestati nazionali o internazionali a copertura della lacuna relativa all'obiettivo. In tal caso l'entità non deve superare il 2,5 per cento delle emissioni effettive di gas serra del periodo 2025–2030 (cpv. 1). Il valore del 2,5 per cento è ricavato dal valore minimo dell'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra e dell'obiettivo basato su provvedimenti. Se entro il 2030 viene conseguito il 75 per cento circa dell'efficacia teorica dei provvedimenti, in genere il gestore dovrebbe essere in grado di soddisfare il proprio impegno di riduzione con il rilascio di attestati in misura pari al 2,5 per cento.

La quantità ammessa di attestati computabili viene ridotta se il gestore, per esempio a causa di un impegno di riduzione ridotto dopo il 2025 e della chiusura di un'azienda prima del 2030, è esentato dalla tassa sul CO₂ solo in via temporanea (cpv. 2). Per il periodo 2031–2040 non è prevista alcuna possibilità di computo degli attestati.

⁵⁶ Convenzione sugli obiettivi conclusa con la Confederazione per l'aumento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni di CO₂, direttiva, stato al 1° giu. 2022, allegato 4: Misure speciali. Consultabile all'indirizzo: www.zv-energie.admin.ch > Aiuto.

Art. 72f Non considerazione delle emissioni supplementari di gas serra in caso di cambiamento del vettore energetico e di produzione di energia elettrica a seguito di un prelievo dalla riserva

Gli attuali articoli transitori 146v e 146w, applicabili fino al 2024, saranno ripresi nell'articolo 72f.

Le emissioni supplementari di gas serra causate da un gestore di impianti bicomustibili a seguito di un cambiamento del combustibile raccomandato dal Dipartimento federale dell'economia, della formazione e della ricerca (DEFR) o dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) oppure ordinato dal Consiglio federale non sono considerate come emissioni del gestore ai fini dell'adempimento dell'impegno di riduzione (cpv. 1, lett. a). Ciò vale anche per emissioni supplementari di gas serra causate da un gestore di impianti di cogenerazione a seguito di un prelievo dalla riserva secondo l'ordinanza del 25 gennaio 2023⁵⁷ sulla costituzione di una riserva di energia elettrica per l'inverno (OREI) (lett. b).

Ogni anno entro il 31 maggio dell'anno successivo deve essere presentata all'UFAM una domanda di non considerazione delle emissioni di gas serra (cpv. 2). In tale domanda devono essere indicati il tipo e la quantità del nuovo vettore energetico impiegato in seguito al cambiamento dello stesso, del vettore energetico sostituito nonché il tipo e la quantità del vettore energetico ulteriormente impiegato per la produzione di energia elettrica a seguito di un prelievo dalla riserva (cpv. 3 lett. a). Devono essere indicate le emissioni supplementari da ciò causate in tonnellate di CO₂eq (lett. b) e la durata del cambiamento di vettore energetico o della produzione di energia elettrica a seguito di un prelievo dalla riserva (lett. c).

Sezione 5: Adeguamento e fine anticipata dell'impegno di riduzione

Art. 73 Obbligo di notifica in caso di cambiamenti

Tutte le modifiche che possono incidere sull'impegno di riduzione (lett. a), come per esempio modifiche degli impianti o della produzione, ma anche errori scoperti dal gestore stesso, devono essere notificate senza indugio. In particolare, il gestore di impianti deve notificare senza indugio un aumento delle emissioni di gas serra che potrebbe comportare una partecipazione al SSQE (lett. b), un cambiamento del gestore o una vendita degli impianti (lett. c), modifiche riguardanti le casse di compensazione o i numeri di conteggio AVS (lett. d) e la modifica delle persone di contatto (lett. e).

Art. 73a Esclusione di un gestore da un impegno di riduzione di un raggruppamento

L'impegno di riduzione del raggruppamento di emissioni dura sino alla fine del 2040. Un'esclusione anticipata di un singolo sito dal raggruppamento è possibile solo se il sito è stato venduto e il nuovo gestore non intende proseguire l'impegno di riduzione (lett. a), se un gestore di impianti deve partecipare nuovamente al SSQE a seguito di un aumento delle emissioni (lett. b), se un gestore nell'ubicazione non utilizza più combustibili fossili a scopo energetico nell'esercizio ordinario (lett. c) o non soddisfa più le condizioni per un impegno di riduzione, per esempio perché il gestore modifica l'attività nel sito (lett. d). Se al termine della durata decennale della convenzione sugli obiettivi per un sito non ne viene impostata una nuova, il gestore viene escluso dal raggruppamento. L'impegno di riduzione resta valido per gli altri gestori presenti nel raggruppamento, anche nel caso in cui un gestore non presenti entro tre anni alcun piano di decarbonizzazione per il proprio sito (lett. e).

Se l'impegno di riduzione dev'essere terminato anticipatamente a fine 2030 (art. 74c cpv. 1), ciò vale anche per l'intero raggruppamento. I gestori di impianti i cui siti facevano parte di un raggruppamento e sono stati esclusi dall'impegno di riduzione secondo il capoverso 1 saranno soggetti alla tassa sul CO₂ e non potranno più assumere alcun impegno di riduzione per tali siti fino al 2040 (cpv. 2).

Art. 74 Adeguamento dell'impegno di riduzione

La verifica e l'eventuale adeguamento dell'impegno di riduzione avvengono a cura dell'UFAM. In particolare nei casi seguenti è in genere opportuno procedere a un adeguamento: quando un adeguamento dei valori obiettivo nella convenzione sugli obiettivi secondo la LEné produce effetti

⁵⁷ RS 734.722

sull'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra o sull'obiettivo basato su provvedimenti (cpv. 1 lett. a), quando è redatta una nuova convenzione allo scadere della sua durata decennale (lett. b), quando un sito ai sensi dell'articolo 73a è escluso dall'impegno di riduzione o l'impegno di riduzione di cui all'articolo 74c cessa anticipatamente (lett. c) oppure è stata segnalata una modifica rilevante secondo l'articolo 73. Un adeguamento dell'impegno di riduzione ha effetto retroattivo all'inizio dell'anno in cui la modifica ha avuto effetto (cpv. 2).

Art. 74a

L'articolo relativo al computo degli attestati per l'adempimento dell'obiettivo di emissione viene abrogato, in quanto la norma è ora integrata nell'articolo 72e.

Art. 74b

L'articolo relativo all'adeguamento dell'impegno di riduzione dei gestori di impianti di cogenerazione viene abrogato, dal momento che l'attuale articolo 31a della legge sul CO₂ non viene mantenuto dopo il 2024.

Art. 74c Fine anticipata dell'impegno di riduzione

L'UFAM decide l'impegno di riduzione per il periodo fino al 31 dicembre 2040, con possibilità di fine anticipata al 31 dicembre 2030 (art. 31b della legge sul CO₂). Il gestore comunica all'UFAM, entro il 31 maggio 2031, la fine anticipata dell'impegno di riduzione al 31 dicembre 2030. Se nel caso di un raggruppamento di cui all'articolo 68a l'impegno di riduzione dev'essere terminato anticipatamente a fine 2030, ciò vale anche per l'intero raggruppamento. Al momento di tale comunicazione, il monitoraggio dev'essere concluso e devono essere disponibili tutte le informazioni necessarie per la decisione (cpv. 1).

La cessazione anticipata di un impegno di riduzione prima del 2030 e nel periodo 2031–2040 è possibile solo se il gestore deve partecipare nuovamente al SSQE a seguito di un aumento delle emissioni (cpv. 2 lett. a) o se il gestore non utilizza più combustibili fossili a scopo energetico nell'esercizio ordinario (lett. b). Se l'impegno di riduzione dev'essere terminato anticipatamente, il gestore ne dà notifica entro il 31 maggio dell'anno successivo. La cessazione anticipata dell'impegno di riduzione può avvenire in qualsiasi momento anche senza menzione esplicita in questo articolo se i requisiti secondo l'articolo 66 non sono più soddisfatti o se, in caso di vendita degli impianti, il nuovo gestore non assume l'impegno di riduzione. Se la convenzione sugli obiettivi non viene rinnovata allo scadere della sua durata decennale e quindi non sussiste più alcuna convenzione sugli obiettivi, o nell'arco di tre anni dall'inizio dell'impegno di riduzione non è stato presentato alcun piano di decarbonizzazione, anche l'impegno di riduzione viene terminato anticipatamente.

Sezione 6: Inadempimento dell'impegno di riduzione e garanzia della sanzione

Art. 76 Inadempimento dell'impegno di riduzione

L'UFAM applica le sanzioni di cui all'articolo 32 della legge sul CO₂ se un gestore di impianti non rispetta il valore obiettivo nel 2030 per il periodo 2025–2030 o il valore obiettivo nel 2040 per il periodo 2031–2040 e non adempie quindi al proprio impegno di riduzione. I due periodi sono considerati, conteggiati e, in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo, sanzionati separatamente (cpv. 1). Le tonnellate di CO₂eq emesse in eccesso sono calcolate, ai fini dell'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra e dell'obiettivo basato sui provvedimenti, al termine del rispettivo periodo sulla base della mancata efficacia cumulativa dei provvedimenti che sarebbe necessaria per raggiungere l'obiettivo intermedio annuale (cpv. 2). Il termine di pagamento è di 30 giorni dalla data della notifica della decisione relativa alla sanzione. In caso di pagamento tardivo è addebitato un interesse di mora stabilito dal Dipartimento federale delle finanze (DFF, cpv. 3).

Art. 77 Garanzia della sanzione

Il mancato adempimento da parte di un gestore di impianti del proprio impegno di riduzione nel periodo 2025–2030 o 2031–2040 può essere constatato solo con un ritardo temporale. Se il raggiungimento

dell'obiettivo è a rischio, l'UFAM può chiedere all'UDSC che l'importo del rimborso della tassa sul CO₂ sia garantito per l'ammontare della sanzione prevista e non venga provvisoriamente corrisposto. I gestori di impianti devono continuare a presentare per tempo la domanda di restituzione all'UDSC, affinché il rimborso possa essere corrisposto non appena il rischio cessi di sussistere. La prassi esecutiva finora in vigore viene precisata nell'ordinanza.

Art. 78

L'articolo 78 può essere abrogato poiché l'obbligo di notifica è ora disciplinato nell'articolo 73.

Sezione 7: Pubblicazione di informazioni

Art. 79

Questa disposizione conferisce all'UFAM la competenza, nel rispetto del segreto di fabbricazione e del segreto d'affari, a pubblicare le informazioni pertinenti connesse all'impegno di riduzione. Esempi di tali informazioni sono i nomi e gli indirizzi dei gestori di impianti e, nel caso di raggruppamenti di emissioni, i nomi e gli indirizzi di tutti gli impianti, nonché i relativi numeri EGID e IDI. Per ogni impegno di riduzione vengono inoltre pubblicati gli obiettivi di efficienza in termini di emissioni di gas serra e gli obiettivi basati sui provvedimenti, le emissioni effettive di gas serra all'anno e la somma degli effetti dei provvedimenti computati o non computati al rispetto dell'obiettivo. Vengono altresì pubblicati gli elementi centrali del piano di decarbonizzazione, come il percorso di abbattimento con il punto di partenza e il valore obiettivo entro il 2040, la descrizione del tipo e dell'effetto dei provvedimenti previsti e attuati e la relativa stima dei costi. Sono pubblicati anche il numero di attestati nazionali e internazionali che il gestore si fa computare a copertura della lacuna relativa all'obiettivo per adempiere al suo impegno di riduzione, o la sanzione. Infine, viene pubblicata la ragione sociale della ditta del consulente energetico che sostiene il gestore di impianti nell'assunzione dell'impegno di riduzione e nel monitoraggio annuale.

Capitolo 7: Provvedimenti relativi ai carburanti fossili

Sezione 1: Compensazione delle emissioni di CO₂ di carburanti fossili

Art. 87 Deroga all'obbligo di compensazione in caso di piccole quantità

Con la norma di cui al capoverso 1, a partire dal 2025 saranno soggette all'obbligo di compensazione solo le persone che immettono in commercio carburanti che emettono più di 10 000 tonnellate di CO₂ all'anno (art. 86 cpv. 1). Le altre disposizioni rimangono invariate, con l'unica differenza che adesso le emissioni sono fissate a 10 000 tonnellate di CO₂ anziché 1000 tonnellate di CO₂ (cpv. 2).

Art. 88 cpv. 4

Il capoverso 4 specifica che la sede del rappresentante autorizzato al capoverso 3 vale come domicilio unico di notifica delle decisioni. In tal modo, in futuro, i membri del raggruppamento di compensazione non riceveranno più alcuna decisione ad hoc in merito alla loro partecipazione al raggruppamento.

Art. 89 cpv. 2 e 3

La revisione della legge sul CO₂ stabilisce all'articolo 3 un obiettivo di riduzione per il 2030. In considerazione dell'aumento massimo a titolo di compensazione di 5 centesimi al litro (art. 28c cpv. 3 della legge sul CO₂), della riduzione delle emissioni perseguita e delle differenze di costo tra i progetti in Svizzera e all'estero, l'ordinanza prevede una lieve riduzione dell'aliquota di compensazione minima nazionale dal 15 per cento fino al 2024 al 12 per cento a partire dal 2025 (cpv. 2). Da un lato si mantiene così una domanda sufficientemente elevata per i progetti esistenti e per un numero limitato di nuovi progetti e si tiene conto anche del potenziale ridotto per progetti supplementari in Svizzera a causa dei provvedimenti adottati nell'ambito di altri strumenti della politica climatica. Dall'altro viene aumentata l'efficacia dello strumento di compensazione. Poiché le riduzioni in Svizzera sono oggi notevolmente più costose rispetto all'estero, l'obiettivo di riduzione può così beneficiare di un importante contributo da parte dello strumento di compensazione.

L'aliquota di compensazione ammonta complessivamente al 25 per cento per il 2025, al 30 per cento per il 2026, al 35 per cento per il 2027, al 40 per cento per il 2028, al 45 per cento per il 2029 e al 50 per cento per il 2030 (cpv. 3).

Art. 90 cpv. 1

Gli attestati internazionali richiesti in virtù dell'importazione di gas rinnovabile trasportato in condotta non possono essere utilizzati per l'adempimento dell'obbligo di compensazione. Il capoverso 1 viene integrato con questa norma. Questo tipo di attestati internazionali ha soprattutto il compito di evitare un doppio conteggio internazionale delle riduzioni ottenute di gas rinnovabile per gli obiettivi stabiliti secondo l'Accordo di Parigi. Tali attestati sono riportati nel Registro dello scambio di quote di emissioni come unità separata e possono essere utilizzati solo per scopi diversi, per esempio per il computo della prestazione di riduzione del gas rinnovabile prodotto all'estero e trasportato in condotta da parte di imprese nel SSQE o con impegno di riduzione.

Art. 91 cpv. 2

La legge sul CO₂ prevede per il 2030 una riduzione del 50 per cento. Le riduzioni necessarie in Svizzera a tal fine devono essere realizzate nel 2030 (single year target). Per l'adempimento dell'obbligo di compensazione in Svizzera nel 2030 (almeno 12 %) saranno quindi computati esclusivamente gli attestati nazionali rilasciati nel 2030 (cpv. 2). Gli attestati internazionali utilizzati per l'adempimento dell'obbligo di compensazione nel 2030 possono essere stati rilasciati in altri anni.

Art. 92 cpv. 4

Il capoverso 4 è modificato per consentire il rilascio di attestati nazionali e internazionali in caso di mancato rispetto dell'obbligo di compensazione. Ciò è necessario in considerazione della quantità potenzialmente ridotta di attestati internazionali.

Sezione 2: Messa a disposizione e miscelazione di carburanti per l'aviazione a basse emissioni, rinnovabili e sintetici rinnovabili

Art. 92a Campo d'applicazione territoriale

Secondo l'articolo 28f della legge sul CO₂, gli obblighi dei fornitori di carburanti per l'aviazione, dei gestori di aerodromi e degli operatori di aeromobili di mettere a disposizione e di miscelare carburanti per l'aviazione a basse emissioni, rinnovabili e sintetici rinnovabili si orientano alle disposizioni dell'UE per un traffico aereo sostenibile, nella misura in cui il loro previsto recepimento attraverso l'Accordo bilaterale sul trasporto aereo Svizzera–UE ne consenta l'applicazione diretta. Un tale modo di procedere è stato deciso dal Parlamento nell'ambito delle sue consultazioni. Si tratta nella fattispecie del recepimento del regolamento (UE) 2023/2405 (il cosiddetto regolamento *ReFuelEU Aviation*), che disciplina l'impiego di carburanti rinnovabili per l'aviazione a livello globale in tutta l'UE. Un recepimento diretto da parte della Svizzera consente un'armonizzazione tempestiva, che riveste importanza per gli operatori di aeromobili interessati, gli aeroporti e i produttori di carburanti rinnovabili per l'aviazione ai fini della certezza del diritto e della pianificazione. Nel contempo, gli operatori di mercato interessati in Svizzera non sono esposti a distorsioni di mercato o ai costi causati dalle differenze di regolamentazione («Swiss Finish») e l'esecuzione risulta complessivamente agevolata. Si creano così chiare condizioni quadro per il periodo oltre il 2030, con l'obiettivo di portare la quota dei carburanti rinnovabili al 70 per cento entro il 2050.

La normativa UE e la legge sul CO₂ disciplinano quindi in modo completo gli obblighi di messa a disposizione e di miscelazione, ad eccezione del campo d'applicazione. Secondo l'articolo 28f capoverso 2 della legge sul CO₂, il Consiglio federale stabilisce in quali aerodromi si applicano questi obblighi. A tal fine si rifà alle disposizioni dell'UE, in base alle quali gli aeroporti in cui il traffico passeggeri è superiore a 800 000 passeggeri o il traffico merci è superiore a 100 000 tonnellate all'anno rientrano nel campo d'applicazione del regolamento *ReFuelEU Aviation*. L'ordinanza sul CO₂ precisa all'articolo 38 quali aeroporti svizzeri soddisfano questi criteri, vale a dire i due aeroporti nazionali di Ginevra e Zurigo. In tale contesto, l'aeroporto di Basilea-Mulhouse non è considerato un aeroporto

svizzero in quanto l'approvvigionamento di carburante è soggetto alla sovranità francese e quindi alle disposizioni dell'UE.

Art. 92b Durata di utilizzo della garanzia di origine

In relazione all'obbligo di miscelazione di carburanti per l'aviazione rinnovabili e a basse emissioni, il termine per l'utilizzo di una garanzia di origine valida dev'essere prorogato di un numero di mesi ancora da definire, in deroga al termine disciplinato nell'articolo 2 capoverso 2 P-OGOCC. Secondo tale ordinanza, una garanzia di origine può essere impiegata negli strumenti della politica climatica per 18 mesi. L'attuazione concreta di questa disposizione dipende dai negoziati con l'UE in merito al recepimento dell'obbligo di miscelazione, la cui definizione avverrà solo dopo la prima consultazione degli uffici.

Capitolo 7a: Computo della prestazione di riduzione dei combustibili e carburanti rinnovabili

Sezione 1: Principio

Art. 92c

A partire dal 1° gennaio 2025 sarà disponibile il nuovo registro GO, che servirà per l'esecuzione degli strumenti di politica climatica ed energetica. Se la prestazione di riduzione dei combustibili e carburanti rinnovabili è computata alla realizzazione di tutti gli strumenti di politica climatica ed energetica e tale computo è documentato attraverso il registro GO, si esclude con sicurezza il rischio di doppi conteggi. Per questo motivo, tale disposizione di principio vincola i soggetti obbligati in base a tutti gli strumenti della legge sul CO₂ (p. es. SSQE per impianti fissi, SSQE per aviazione, impegno di riduzione, obbligo di miscelazione per l'aviazione, obbligo di compensazione, prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per veicoli nuovi) a documentare il computo di combustibili e carburanti rinnovabili tramite il registro GO. La regolamentazione dei dettagli sarà specifica per ogni strumento. Dal momento che, oltre ai carburanti rinnovabili per l'aviazione, nell'obbligo di miscelazione previsto per la navigazione aerea possono essere computati anche carburanti per l'aviazione a basso tenore di emissioni, anche questi devono essere documentati nel registro GO. I carburanti rinnovabili per l'aviazione sono inclusi nell'espressione «carburanti rinnovabili» (cpv. 1).

Un proprietario di GO può assegnare la GO a uno strumento. Ciò avviene tramite una transazione nel registro GO. Poiché i consumatori finali non hanno alcun conto nel registro GO, l'attribuzione delle rispettive garanzie di origine deve essere effettuata dal loro fornitore (cpv. 2).

Sezione 2: Computo della prestazione di riduzione di gas rinnovabile estero trasportato in condotta

Art. 92d Domanda di rilascio di attestati internazionali per gas rinnovabile proveniente dall'estero e trasportato in condotta

I gestori di impianti nel SSQE o i gestori con un impegno di riduzione possono ora conteggiare in sede di monitoraggio con un fattore di emissione pari a zero il gas rinnovabile prodotto all'estero e trasportato in condotta, anche se a causa delle condizioni della pressione presente nella rete il gas non arriva in Svizzera e fisicamente viene utilizzato gas naturale (importazione virtuale).

Il presupposto per poter computare le importazioni virtuali è che sia possibile escludere doppi conteggi a livello internazionale. Occorre evitare che le riduzioni di emissioni conseguite nel Paese d'origine attraverso il biogas siano fatte valere sia in tale Paese sia in Svizzera. A tal fine il Paese d'origine deve autorizzare il trasferimento delle riduzioni e risommarle alle proprie emissioni ai fini del raggiungimento del proprio obiettivo internazionale. Solo in questo modo la Svizzera potrà computare al proprio obiettivo stabilito in virtù dell'Accordo di Parigi anche le riduzioni di emissioni che sono state trasferite. L'importatore di gas naturale presenta domanda d'idoneità e di rilascio di attestati internazionali sia all'UFAM che nel Paese d'origine (cpv. 1).

L'UFAM prescrive forma e contenuto di tale rapporto (cpv. 2). Le esigenze ecologiche previste dal nuovo articolo 35d LPAmb sono considerate soddisfatte se il rapporto d'esame consente di attestare che il gas

rinnovabile prodotto all'estero è ottenuto a partire da rifiuti e residui biogeni. La produzione effettiva di gas rinnovabile e l'esclusione del doppio conteggio commerciale possono essere comprovate mediante certificati esteri per biogas, riconosciuti dal registro GO svizzero. Il DATEC ha disciplinato le relative condizioni nell'articolo 9 capoverso 1 lettera b P-OGOC sulla base dell'articolo 5 capoverso 1 lettera b dell'ordinanza del 1° novembre 2017⁵⁸ sull'energia (OEn). Anche l'immissione nella rete europea del gas è un presupposto specifico per impianti. Per soddisfare i requisiti per la computabilità delle riduzioni di emissioni secondo l'Accordo di Parigi, nel rapporto di controllo deve essere comprovato che le riduzioni sono reali, verificate e aggiunte, secondo la definizione adottata a Glasgow come requisito per le riduzioni di emissioni trasferite su scala internazionale.

La disposizione di cui al capoverso 3 risulta necessaria dal momento che non solo la Svizzera, ma anche lo Stato partner corrispondente, deve valutare e approvare l'idoneità del progetto per la cessione delle riduzioni di emissioni. La persona richiedente deve inoltre attestare che il gas rinnovabile acquisito all'estero soddisfa le condizioni di cui all'articolo 15 capoverso 3 della legge sul CO₂. Le condizioni riguardanti l'impianto di produzione devono essere attestate da un rapporto d'esame rilasciato da un servizio designato dall'UFAM.

Al capoverso 4 è stabilito che l'UFAM può esigere che la persona richiedente fornisca le informazioni supplementari di cui necessita per valutare la domanda.

Art. 92e Decisione sul rilascio di attestati internazionali

Il capoverso 1 stabilisce che l'UFAM, sulla base della domanda, decide in merito alla computabilità e al rilascio di attestati internazionali per gas rinnovabile prodotto all'estero e trasportato in condotta. Tali attestati internazionali si differenziano nell'etichettatura rispetto agli attestati internazionali rilasciati nell'ambito di progetti di compensazione. Sulla scorta di questa decisione, il registro GO svizzero può contrassegnare come computabili le garanzie di origine concernenti il gas rinnovabile trasportato in condotta.

Ai fini del riconoscimento e del rilascio è fondamentale che lo Stato partner abbia trasferito le riduzioni delle emissioni (cpv. 2). Solo così sarà possibile assicurare che si evitino doppi conteggi come previsto dall'Accordo di Parigi. Il commercio di biogas virtuale da computare al SSQE o all'impegno di riduzione non è consentito in mancanza del trasferimento della riduzione delle emissioni.

Il plusvalore ecologico del biogas virtuale è compensato con il rilascio dell'attestato internazionale (cpv. 3). Ne consegue che non è più possibile tenerne conto nell'ambito di ulteriori strumenti o ulteriori impegni oltre al SSQE o all'impegno di riduzione. In particolare questi attestati internazionali non sono ammessi ai fini dell'adempimento dell'obbligo di compensazione (v. art. 90 cpv. 1).

Gli attestati internazionali non sono rilasciati al richiedente, al quale viene invece comunicato mediante decisione il numero degli attestati rilasciati. Questi restano tuttavia su un conto della Svizzera nel registro dello scambio di quote di emissioni, oppure vengono annullati (v. art. 92f cpv. 2). Si vogliono in tal modo evitare speculazioni su questi attestati internazionali.

Art. 92f Computo della prestazione di riduzione di gas rinnovabile estero trasportato in condotta

Il computo del biogas virtuale per le imprese SSQE e le imprese che hanno sottoscritto un impegno di riduzione avviene nell'ambito del monitoraggio regolare di queste imprese, le quali segnalano all'UFAM la percentuale di biogas virtuale acquistato e coperto da attestati internazionali. L'impresa non deve presentare gli attestati internazionali, ma deve dimostrare che l'importatore, per esempio, ha ottenuto dall'UFAM il rilascio per tali quantità. Questo aspetto è disciplinato nel capoverso 1. L'iter delle garanzie di origine non è espressamente regolamentato. In una comunicazione esecutiva occorre tuttavia descrivere il ruolo che il registro GO può avere ai fini della prova dei requisiti.

⁵⁸ **RS 730.01.** L'OEn è stata posta in consultazione pubblica tra il 21 feb. 2024 e il 28 mag. 2024 e fa parte del progetto legislativo «Attuazione della legge federale su un approvvigionamento elettrico sicuro con le energie rinnovabili a livello di ordinanza e ulteriori modifiche delle ordinanze interessate». La documentazione relativa alla procedura di consultazione è disponibile all'indirizzo www.fedlex.admin.ch > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > DATEC.

Al capoverso 2 si precisa che gli attestati internazionali che vengono computati devono essere annullati e che questo avviene a cura dell'UFAM.

Capitolo 8: Tassa sul CO₂

Sezione 2: Restituzione della tassa sul CO₂

Art. 96a

L'articolo relativo alla restituzione per i gestori di impianti di cogenerazione con impegno di riduzione viene abrogato, dal momento che l'attuale articolo 31a della legge sul CO₂ non viene mantenuto dopo il 2024.

Art. 96b cpv. 4, 6, 7 e 8

Dal 2025 sarà disponibile presso l'UDSC un'applicazione digitale che consentirà al richiedente di chiedere la restituzione della tassa sul CO₂ attraverso una piattaforma online. Il trattamento dei dati raccolti presso l'UDSC è automatizzato.

L'introduzione dell'applicazione digitalizzata richiede un adeguamento della procedura di restituzione ai gestori di centrali termoelettriche a combustibili fossili. Una volta effettuato il controllo, l'UFAM non inoltrerà più la domanda all'UDSC, ma rilascerà al gestore della centrale termoelettrica a combustibili fossili una conferma sia dell'ammontare della quantità di combustibile che dà diritto alla restituzione sia dell'entità del rimborso parziale (cpv. 4). L'applicazione digitalizzata che sarà disponibile a partire dal 2025 consentirà al gestore dell'impianto di raccogliere infine i dati per la restituzione attraverso la piattaforma online dell'UDSC. La conferma dell'UFAM costituisce la base per la raccolta dei dati relativi alla restituzione nell'applicazione digitalizzata. Per garantire la certezza del diritto, il gestore può richiedere la restituzione solo entro 6 mesi dal rilascio della conferma da parte dell'UFAM (cpv. 6).

Su richiesta dovranno essere presentate all'UDSC la conferma dell'UFAM relativa alla quantità di combustibile che dà diritto alla restituzione e le fatture relative ai combustibili (cpv. 7). L'estinzione del diritto alla restituzione comprende ora due elementi. Da un lato, la richiesta di conferma della quantità di combustibile avente diritto alla restituzione deve essere presentata all'UFAM entro il termine di cui al capoverso 4 (cpv. 8 lett. a); dall'altro, il versamento dell'importo di restituzione deve essere richiesto all'UDSC entro il termine di cui al capoverso 6 (lett. b). Il mancato rispetto di uno dei due termini comporta l'estinzione del diritto alla restituzione.

Art. 97 cpv. 1 e 2

I capoversi 1 e 2 sono modificati tenendo conto della possibilità di presentazione digitalizzata della domanda all'UDSC a partire dal 2025. L'elemento principale della domanda (tipo e quantità di combustibili acquistati) è menzionato esplicitamente. Le altre informazioni necessarie per la domanda risultano dalle maschere d'inserimento della piattaforma online e sono prevalentemente indicazioni di carattere amministrativo, come per esempio le coordinate bancarie o la durata dell'anno d'esercizio.

Art. 98 cpv. 1 e 2

Cambiando la periodicità delle domande di restituzione indicata al capoverso 1 per i gestori di impianti nel SSQE o che hanno sottoscritto un impegno, si ripristina lo stato vigente fino a fine 2021. Nei commenti relativi alla modifica dell'articolo al 1° gennaio 2022 era stata prospettata la possibilità di abrogare nuovamente la limitazione dell'ammontare delle domande di restituzione presentate in corso d'anno appena l'UDSC avesse avuto a disposizione un'applicazione digitalizzata che avrebbe consentito il trattamento automatizzato delle domande, cosa che avverrà a partire dal 2025.

Nel capoverso 2 viene leggermente modificato il termine di presentazione delle domande di restituzione per i gestori degli impianti nel SSQE o che hanno assunto un impegno di riduzione. Invece della data di riferimento attuale del 30 giugno per le tasse versate nell'anno precedente o nell'esercizio terminato l'anno precedente, le domande devono ora essere presentate 6 mesi dopo la chiusura dell'esercizio nel quale sono stati acquistati i combustibili soggetti alla tassa. In pratica, per la maggior parte dei richiedenti

non cambia nulla, dal momento che di regola l'esercizio corrisponde all'anno civile. Solo per i richiedenti con un anno d'esercizio diverso dall'anno civile il termine di presentazione è ridotto da 17 a 6 mesi. Si tratta di una modifica giustificata nell'ottica del principio di parità di trattamento; con la normativa precedente questi richiedenti erano avvantaggiati in termini di scadenza.

Inoltre, con questa modifica il termine di presentazione delle domande viene uniformato per tutte le restituzioni relative all'imposta sugli oli minerali, alla tassa sul CO₂ e alla tassa d'incentivazione sui COV, con conseguenti sinergie per le applicazioni digitalizzate dell'UDSC, dal momento che per il controllo automatizzato del rispetto del termine di presentazione della domanda si possono applicare regole di plausibilità uniformi.

Art. 98b cpv. 1 lett. f, 3, 3^{bis} e 3^{ter}

L'introduzione dell'applicazione digitalizzata presso l'UDSC per la restituzione della tassa sul CO₂ richiede anche un adeguamento della procedura di restituzione ai gestori di impianti ICFC che non partecipano al SSQE né hanno preso un impegno di riduzione. Una volta effettuato il controllo, l'UFAM non inoltrerà più la domanda direttamente all'UDSC, ma rilascerà al gestore dell'impianto ICFC una conferma sia dell'ammontare della quantità di combustibile che dà diritto alla restituzione sia del rimborso parziale (cpv. 1). Alla lettera f si precisa che devono essere rispettati i valori limite previsti dall'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico.

L'applicazione digitalizzata che sarà disponibile a partire dal 2025 consentirà al gestore dell'impianto ICFC di raccogliere i dati per la restituzione attraverso la piattaforma online dell'UDSC. A tal fine l'UFAM rilascerà al gestore dell'impianto ICFC una conferma sull'ammontare della quantità di combustibile che dà diritto alla restituzione, che costituisce la base per la raccolta dei dati della restituzione nell'applicazione (cpv. 3). Per garantire la certezza del diritto, il gestore può richiedere la restituzione solo entro 6 mesi dal rilascio della conferma da parte dell'UFAM (cpv. 3^{bis}). L'attuale capoverso 3^{bis} diventa ora il capoverso 3^{ter} e contiene anche l'impegno di presentare all'UDSC, su richiesta, la conferma dell'UFAM relativa alla quantità di combustibile che dà diritto alla restituzione.

Art. 98c cpv. 3 lett. a e b

L'estinzione del diritto alla restituzione comprende ora due elementi. Da un lato, la richiesta di conferma della quantità di combustibile che dà diritto alla restituzione deve essere presentata all'UFAM entro il termine di cui all'articolo 98b capoverso 1 (lett. a). Dall'altro, il versamento dell'importo della restituzione deve essere richiesto all'UDSC entro il termine di cui all'articolo 98b capoverso 3^{bis} (lett. b). Il mancato rispetto di uno dei due termini comporta l'estinzione del diritto alla restituzione.

Art. 98d Inadempimento dell'obbligo di investire per i gestori di impianti di cogenerazione che non partecipano al SSQE né hanno preso un impegno di riduzione

Questa regolamentazione era finora contenuta nell'articolo 76 e viene mantenuta invariata a livello di contenuto. Dal momento che i gestori di impianti ICFC che hanno preso un impegno di riduzione non hanno più l'obbligo di investire, la disposizione viene spostata. Se un gestore di impianti ICFC non adempie il proprio obbligo di investire, l'UFAM ordina la restituzione del 40 per cento dell'importo versato a titolo di rimborso per i combustibili impiegati per la produzione di energia elettrica di cui all'articolo 32a della legge sul CO₂ (cpv. 1). Gli importi così restituiti sono considerati proventi della tassa sul CO₂ (cpv. 2).

Art. 99 cpv. 3 lett. c

Dal 1° gennaio 2022 la tassa sul CO₂ è stata portata all'aliquota massima. Nella revisione della legge non è previsto un ulteriore aumento. Le aliquote della tassa per tipo di combustibile sono memorizzate nella nuova applicazione dell'UDSC. Per questo motivo l'indicazione dell'aliquota della tassa può essere omessa.

Art. 100 cpv. 2 e 3

In analogia alla corrispondente disposizione per la restituzione dell'imposta sugli oli minerali (art. 48 OIOM), il termine di perenzione per la presentazione delle domande di restituzione per i combustibili utilizzati non a scopi energetici viene ridotto. Per i combustibili per i quali è richiesta la restituzione dopo il consumo conformemente all'articolo 99 capoverso 1, la domanda deve essere presentata entro 6 mesi dalla chiusura dell'anno d'esercizio in cui il combustibile è stato utilizzato. Se la restituzione è richiesta in base alla quantità acquistata, la domanda deve essere presentata entro 6 mesi dalla chiusura dell'esercizio nel quale il combustibile è stato acquistato (cpv. 2).

L'esperienza mostra che già oggi la stragrande maggioranza delle persone aventi diritto alla restituzione presenta domanda di restituzione entro il nuovo termine di perenzione. La riduzione del termine di perenzione riguarda pertanto solo un numero esiguo di richiedenti. Adottando misure organizzative adeguate, anche per questi sarà possibile e ragionevole presentare domanda di restituzione entro il termine ridotto. La riduzione del termine è in linea con le direttive di preventivazione della Confederazione. Ogni anno si devono effettuare nel preventivo accantonamenti per restituzioni riguardanti gli anni precedenti. Con un termine di perenzione ridotto sarà necessario effettuare meno accantonamenti.

Il capoverso 3 stabilisce che la presentazione ritardata della domanda comporta la decadenza del diritto alla restituzione.

Capitolo 9: Utilizzazione dei proventi della tassa sul CO₂**Sezione 1: Calcolo dei proventi della tassa sul CO₂****Art. 103a**

I proventi della tassa sul CO₂ sono calcolati in base alle entrate correnti, dedotto l'indennizzo per i costi di esecuzione, conformemente all'articolo 38 della legge sul CO₂. Per una migliore tracciabilità e visibilità della pratica vigente, in questo articolo i proventi della tassa sul CO₂ sono specificati come proventi netti e comprendono le entrate correnti di cui all'articolo 3 capoverso 6 lettera a in combinato disposto con l'articolo 3 capoverso 4 della legge federale del 7 ottobre 2005⁵⁹ sulle finanze della Confederazione (LFC). Da qui sono dedotti l'indennizzo per le spese d'esecuzione conformemente all'articolo 132 e le perdite su debitori effettive e presunte (delcredere, cpv. 2).

Il capoverso 1 definisce le entrate correnti, che sono costituite dalle entrate lorde dalla tassa sul CO₂ dedotte le restituzioni (art. 17, 31 e 32c della legge sul CO₂) e dalla quota del Principato del Liechtenstein di cui all'articolo 6 dell'accordo del 14 aprile 2011⁶⁰ relativo al Trattato tra la Confederazione Svizzera e il Principato del Liechtenstein concernente le tasse ecologiche nel Principato del Liechtenstein.

Sezione 1a: Contributi globali per la riduzione a lungo termine delle emissioni di CO₂ degli edifici**Art. 104 cpv. 1, frase introduttiva**

La frase introduttiva è adeguata al nuovo testo dell'articolo 34 della legge sul CO₂ con modifiche esclusivamente di natura redazionale.

Art. 104a Contributo complementare

L'ammontare del contributo complementare ai singoli Cantoni dipende, conformemente all'articolo 52 capoverso 4 LEne, dall'efficacia del programma cantonale di incentivazione e dall'importo del credito cantonale. L'efficacia mette in relazione l'effetto energetico e sul CO₂ conseguito grazie alla promozione

⁵⁹ RS 611.0

⁶⁰ RS 0.641.751.411

(nel corso della durata di vita delle misure) con le uscite cantonali. Questo nuovo articolo stabilisce che il contributo complementare è composto da un importo minimo e un contributo supplementare.

Ai fini del contributo complementare per tutti i Cantoni si calcola, in una prima fase, un contributo minimo per i crediti annui approvati (= «fattore base» moltiplicato per il credito cantonale) quindi, in una seconda fase, si calcola un contributo supplementare in funzione dell'efficacia. I Cantoni ricevono al massimo il doppio del credito annuo autorizzato dal Cantone per l'attuazione del proprio programma, a condizione che siano disponibili mezzi sufficienti⁶¹.

Questa regolamentazione è stata stabilita d'intesa con la direzione della Conferenza dei direttori cantonali dell'energia. Poiché i Cantoni stanziavano crediti elevati per l'incentivazione e le risorse derivanti dalla destinazione parzialmente vincolata della tassa sul CO₂ sono limitate, una ripartizione basata esclusivamente sull'efficacia e l'ammontare dei crediti cantonali senza l'introduzione di un contributo minimo comporta differenze notevoli tra i Cantoni e da un anno all'altro. Per la gestione dei programmi cantonali d'incentivazione è tuttavia importante la sicurezza della pianificazione, motivo per cui la stragrande maggioranza dei direttori dell'energia si è espressa a favore di questo metodo di calcolo.

Sezione 1b: Sostegno a progetti per l'impiego della geotermia per la produzione di calore

Art. 112 Diritto alla promozione

Al capoverso 1 viene aggiornato il rimando all'articolo corrispondente della legge sul CO₂. La promozione della geotermia è ora stabilita nell'articolo 34a capoverso 2.

L'articolo 112 capoverso 2 introduce il nuovo strumento di sostegno e ne specifica l'applicazione all'impiego indiretto di risorse idrotermali in caso di mancato impiego diretto di tali risorse per la produzione di calore. Il capoverso 3 fissa la percentuale dei costi coperti dal nuovo strumento, ossia il 40 per cento dei costi di investimento computabili. La procedura per la richiesta della promozione e le condizioni di promozione sono ora disciplinate nell'allegato 12a.

Art. 113 Domanda

Non vi sono variazioni per quanto riguarda le domande per l'ottenimento di contributi in caso di impiego diretto della geotermia per la produzione di calore. Nell'articolo viene aggiunto solamente l'utilizzo indiretto delle risorse idrotermali. Le domande per l'ottenimento di un contributo allo sfruttamento nel caso di un impiego indiretto alternativo seguono gli stessi principi. L'articolo 113 capoverso 3 chiarisce i requisiti specifici concernenti le domande per l'ottenimento di un contributo allo sfruttamento per un impiego indiretto e che sono specificati nell'allegato 12a. Le ulteriori modifiche dell'articolo sono di natura redazionale.

Art. 113a cpv. 2

Questo articolo specifica che le risorse limitate disponibili per gli strumenti a sostegno della geotermia (art. 34a cpv. 1 lett. a e b, legge sul CO₂) saranno utilizzate in via prioritaria per i progetti di utilizzazione diretta della geotermia per la produzione di calore (art. 34a cpv. 1 lett. a legge sul CO₂).

Sezione 1c: Promozione di nuovi impianti destinati alla produzione di gas rinnovabili o di ampliamenti considerevoli di tali impianti

Art. 113c Diritto alla promozione

I contributi per la promozione sono limitati agli impianti per la produzione di biometano. Altri impianti per la produzione di gas rinnovabili, per esempio di metano sintetico o idrogeno, non ricevono contributi per la promozione attraverso questa sezione (cpv. 1). Il Consiglio federale individua nel biometano la necessità d'intervento con la massima urgenza. Gli impianti sono considerati nuovi se nel medesimo sito non esistevano in passato impianti per la produzione di biometano o relativi componenti oppure se

⁶¹ Il calcolo del fattore base e del contributo complementare è fissato e descritto in dettaglio nella descrizione di processo del Programma Edifici della Confederazione per i Cantoni.

sostituiscono completamente un impianto esistente (cpv. 2 lett. a). Per medesimo sito si intende la particella o, se emerge dal contesto, anche particelle limitrofe, a condizione che sussista una sufficiente vicinanza territoriale. Si presuppone una sostituzione completa se l'investimento necessario è grossomodo equivalente a quello che servirebbe per un impianto analogo effettivamente nuovo. Le parti d'impianto eventualmente rimanenti possono al massimo essere di importanza subordinata.

Sono inoltre considerati impianti nuovi gli impianti esistenti per la produzione di biogas che sono stati completamente riconvertiti dalla produzione di energia in produzione di biometano (cpv. 2 lett. b).

Si presuppone un ampliamento notevole se, attraverso misure costruttive, la produzione di biometano è aumentata almeno del 25 per cento in rapporto alla produzione media degli ultimi tre anni d'esercizio (cpv. 3). Se non sono passati tre anni d'esercizio, non viene accordato alcun contributo d'investimento.

Sono esclusi dalla promozione gli impianti che producono anche elettricità e che a tal fine ricevono un'incentivazione. La promozione diventa tuttavia possibile in seguito a ritiro definitivo dai mezzi di promozione (p. es. remunerazione per l'immissione di elettricità generata a partire da energie rinnovabili, contributo ai costi d'esercizio, cpv. 4 lett. a). Gli impianti sono inoltre esclusi dalla promozione per dieci anni a partire dal ricevimento di un contributo di promozione di altro tipo a livello federale; sono qui considerati in particolare i contributi di promozione nell'ambito della LEne (contributi d'investimento, contributi per progetti di ricerca o P&D), della legge sul CO₂ o della LOCl (cpv. 4 lett. b). Fa stato il momento del versamento della prima tranche per la promozione. Sono esclusi dalla promozione anche gli impianti che non coprono il proprio fabbisogno di energia termica con energie rinnovabili. Attraverso questo requisito si assicura che gli impianti promossi non siano riscaldati con vettori energetici fossili (cpv. 4 lett. c). Il produttore di biometano può negoziare liberamente il plusvalore ecologico.

L'esecuzione dello strumento di promozione compete all'UFE, al quale deve essere presentata la domanda di promozione (cpv. 5).

Art. 113d Contributo di promozione

Il contributo di promozione consta di un contributo d'investimento una tantum. L'ammontare del contributo di promozione viene stabilito in base alla capacità dell'impianto di trattamento, con tariffe diverse ripartite su tre intervalli di potenza (cpv. 1). Per ampliamenti considerevoli si applicano tariffe di promozione più basse (cpv. 2). La capacità dell'impianto di trattamento non deve superare la capacità di assorbimento della rete del gas; in caso contrario quest'ultima sarà determinante ai fini della promozione.

Un impianto può ricevere al massimo un contributo di promozione pari a 2,8 milioni di franchi (tutti i tipi di impianto, cpv. 3 lett. a). Vale inoltre il criterio secondo cui l'ammontare del contributo di promozione può essere al massimo pari al 30 per cento dei costi d'investimento effettivamente insorti e computabili per l'ampliamento dell'impianto (cpv. 3 lett. b). Ciò è dovuto alle notevoli differenze presenti nelle spese, in particolare per gli ampliamenti, e ha lo scopo di prevenire un compenso eccessivo. Sono computabili i costi necessari per la produzione di biometano. Non sono computabili, per esempio, i costi per terreni, strade e veicoli. La definizione dettagliata dei limiti del sistema sarà definita dall'UFE in una direttiva.

Nel caso di impianti di depurazione delle acque e impianti esistenti che vengono riconvertiti dalla produzione di energia in produzione di biometano vengono promosse solo le fasi di trattamento e immissione, non la produzione di gas. Di conseguenza, questi ricevono solo il 15 per cento della tariffa di promozione di cui al capoverso 1 e 2 (cpv. 4).

Se l'impianto di produzione e di trattamento non è della stessa proprietà, è possibile presentare domanda separata per queste componenti degli impianti. La ripartizione del contributo di promozione è disciplinata nel capoverso 5.

Non è previsto il versamento di contributi inferiori a 100 000 franchi (cpv. 6); questo significa che gli impianti promossi devono essere di una determinata grandezza.

Secondo l'articolo 34a capoverso 1 lettera d della legge sul CO₂, è data priorità al trattamento degli impianti che immettono gas nella rete.

Le ulteriori fasi di processo e l'ordine di priorità di cui alla legge del 5 ottobre 1990⁶² sui sussidi (LSu) saranno precisati dall'UFE nell'ambito di una direttiva.

Oltre a privilegiare gli impianti che immettono in rete, si terrà conto della data di ricezione della domanda. Se nello stesso giorno sono presentate diverse domande per impianti che immettono gas nella rete e non è possibile prenderle tutte in considerazione, la priorità dovrà essere accordata al progetto con la massima potenza. Le domande per le quali le risorse non sono sufficienti per un finanziamento completo non saranno accolte. Non sono previste liste d'attesa. Sarà possibile presentare una nuova domanda l'anno successivo.

Si prevede inoltre che, in una garanzia di principio, l'UFE stabilirà dapprima in via provvisoria il contributo di promozione massimo. La garanzia riguarda l'impianto descritto nella domanda e si basa sulla capacità pianificata dell'impianto di trattamento. Eventuali modifiche rilevanti al progetto devono essere preventivamente discusse con l'UFE per valutare se, in tal caso, la garanzia di principio continua a essere valida. Deve essere possibile prevedere il versamento scaglionato dei contributi di promozione. La prima tranche è versata al più presto all'inizio dei lavori, l'ultima dopo la notifica della conclusione dei lavori. Normalmente il contributo di promozione è versato in tre tranches; nel caso di importi elevati il numero di tranches può però essere anche superiore.

Sono attualmente previsti i seguenti obblighi di notifica: la messa in esercizio dell'impianto promosso deve essere notificata all'UFE. La notifica è necessaria per il versamento della successiva tranche del contributo di promozione. Anche eventuali modifiche rispetto alle indicazioni fornite nella domanda devono essere notificate e motivate. Nell'ambito di una notifica della conclusione dei lavori sono inoltre forniti all'UFE i dati effettivi e verificati relativi all'impianto promosso. Per la notifica della conclusione dei lavori è obbligatorio eseguire un test di potenza che verifichi la capacità effettiva dell'impianto di trattamento. Il test di potenza deve soddisfare i requisiti previsti dalla SSIGA. Sulla base della notifica di conclusione dei lavori l'UFE fissa l'ammontare definitivo del contributo di promozione, senza comunque superare il contributo di promozione massimo della garanzia di principio accordata.

Se dalla notifica di conclusione dei lavori emerge che le condizioni del diritto non sono adempiute o che l'impianto non è conforme alle indicazioni riportate nella domanda, il diritto alla promozione decade. I pagamenti già effettuati dovranno essere restituiti.

Sezione 1d: Promozione di impianti destinati all'impiego di calore solare per il calore di processo

Art. 113e Diritto alla promozione

Il capoverso 1 definisce i requisiti che gli impianti solari termici devono soddisfare per poter richiedere una promozione di cui all'articolo 34a capoverso 1 lettera c della legge sul CO₂. Sono incentivati gli impianti che producono calore da impiegare in primo luogo in processi artigianali e industriali o per la fornitura di servizi (cpv. 1 lett. a). Alcuni campi d'applicazione tipici sono, per esempio, i settori industriali delle derrate alimentari, chimica/farmaceutica e tessile o le lavanderie e gli ospedali. Deve emergere in primo piano l'utilizzo dell'energia termica prodotta nel processo; in misura minore è comunque consentito anche l'impiego per altri settori, per esempio la produzione di acqua calda per impianti sanitari. L'attenzione è rivolta alle applicazioni fino a circa 100 °centigradi, mentre si è evitata intenzionalmente una limitazione dell'intervallo di temperatura del processo. Il programma di promozione è quindi chiaramente distinto dal Programma Edifici, attraverso il quale vengono incentivati gli impianti per il riscaldamento dei locali o l'acqua calda industriale nel settore degli edifici.

L'integrazione di un impianto solare termico in un processo comporta un dispendio notevole per la pianificazione e l'attuazione dell'integrazione di sistemi. Ne consegue che è ragionevole considerare che gli impianti debbano essere di una certa grandezza. Con il programma di promozione si intendono pertanto incentivare in primo luogo gli impianti più grandi. Il capoverso 1 lettera b fissa a 35 chilowatt il limite inferiore della potenza nominale termica del collettore conformemente alla lista collettori

dell'Istituto per la tecnologia solare (SPF, v. al riguardo anche l'art. 113f), corrispondente a una superficie lorda di circa 60 metri quadri.

Inoltre, l'impianto deve disporre di un dispositivo di misurazione che consenta di determinare il rendimento termico dell'energia solare effettivamente utilizzato, suddiviso in calore di processo e altri settori (cpv. 1 lett. c).

Per garantire la qualità elevata dei componenti dell'impianto, sono promossi solo collettori che soddisfano i requisiti di cui ai chiarimenti relativi alla lista collettori⁶³ del SPF, che sono quindi anche certificati Solar Kaymark e testati secondo gli standard EN 12975 o ISO 9806 (cpv. 1 lett. d).

La lettera e precisa la prova indipendente concernente la corretta integrazione dell'energia termica solare nei processi. Si vuole in tal modo garantire l'elevata qualità della pianificazione in relazione all'integrazione dell'impianto nei processi da sostenere, aumentando in tal modo la probabilità che l'impianto funzioni secondo le aspettative.

Gli impianti solari già sostenuti in altro modo dalla Confederazione sono esclusi dalla promozione (cpv. 2). Vi rientrano, per esempio, quelli incentivati tramite il Programma Edifici o quelli promossi secondo l'articolo 6 LOCl. Sono esclusi dalla promozione anche i gestori di impianti nel SSQE, le cui emissioni di gas serra sono registrate nel SSQE.

Il capoverso 3 precisa la posizione dei gestori di impianti che hanno assunto un impegno di riduzione delle emissioni secondo l'articolo 31 della legge sul CO₂. Questi gestori possono chiedere un'incentivazione, ma le riduzioni delle emissioni riconducibili a impianti solari oggetto di promozione non sono computate ai fini dell'adempimento degli impegni di riduzione di cui all'articolo 74a.

L'esecuzione dello strumento di promozione compete all'UFE, al quale deve essere presentata la domanda (cpv. 4). L'UFE indicherà i contenuti della domanda nel modulo di richiesta o nella direttiva «Förderprogramm Solarthermie für Prozesswärme» (Programma di promozione degli impianti termici solari per il calore di processo) che sarà allestita. Sono attualmente previsti:

- una descrizione tecnica del progetto completa di schema idraulico, dalla quale risultino il campo d'impiego del calore, i livelli di temperatura e l'integrazione nel sistema globale;
- un elenco dei probabili costi di progetto computabili sulla base delle offerte o di stime di costi affidabili;
- i rendimenti termici dell'energia solare utilizzabili mensilmente determinati mediante uno strumento di simulazione dinamico (Polysun, TRNSYS o equivalente) e suddivisi per campo d'impiego (calore di processo e altri eventuali settori) tenendo conto del fabbisogno mensile di energia del sistema globale supportato dall'impianto solare;
- il calcolo della prevista riduzione delle emissioni di gas serra in CO₂eq, tenendo conto dei vettori energetici che sono stati sostituiti con l'impianto (sono determinanti i fattori di emissione riportati nell'all. 10 dell'ordinanza sul CO₂);
- un elenco di eventuali ulteriori contributi di promozione cantonali o comunali;
- la data prevista per l'inizio dei lavori e la messa in esercizio; e
- una prova della corretta integrazione dell'impianto nel sistema complessivo, rilasciata da una terza parte indipendente dal fornitore del sistema e dal gestore dell'impianto.

Art. 113f Contributo di promozione

Quando viene presentata domanda, i progetti devono essere pronti per la realizzazione. Tuttavia, un contributo d'investimento viene accordato conformemente all'articolo 26 LSu solamente se i lavori di costruzione dell'impianto non sono ancora iniziati o se è stato autorizzato l'inizio anticipato dei lavori.

⁶³ Chiarimenti relativi a listacollectori.ch. SPF 12.2021. Consultabili all'indirizzo: <https://www.ost.ch/de/forschung-und-dienstleistungen/technik/erneuerbare-energien-und-umwelttechnik/spf-institut-fuer-solartechnik/registrierung-fuer-kollektorlistech>.

Chi inizia i lavori di costruzione dell'impianto senza garanzia o senza autorizzazione all'inizio anticipato dei lavori non riceve alcun contributo d'investimento.

La promozione si basa su un contributo d'investimento una tantum ed è costituita da un contributo di base pari a 2400 franchi e un contributo legato alla potenza pari a 1000 franchi per ogni chilowatt di potenza termica del collettore, corrispondente al doppio della tariffa minima prevista per gli impianti solari termici per il riscaldamento dei locali e l'acqua calda secondo il modello d'incentivazione armonizzato dei Cantoni (ModIncArm 2015).⁶⁴ La promozione ammonta quindi all'incirca al 40 per cento dei costi d'investimento.

La grandezza di riferimento per la promozione è la potenza nominale termica del collettore secondo la lista collettori⁶⁵ del SPF.

Se le domande di promozione presentate superano i mezzi disponibili, è previsto un ordine di priorità basato sui risparmi di emissioni di gas serra attesi in base alla potenza nominale termica del collettore. L'UFE istituisce l'ordine di priorità secondo la LSu in una direttiva. In tal modo si tiene prima conto degli impianti con la massima efficienza della promozione in relazione alle riduzioni di CO₂. Non è prevista alcuna lista d'attesa. Per i progetti che non vengono presi in considerazione sarà possibile presentare domanda l'anno successivo.

Per la direttiva sono previsti anche i contenuti seguenti relativi al processo di promozione: se i presupposti di cui all'articolo 113e sono soddisfatti, è prevista una garanzia di principio. L'UFE definisce il presumibile importo per la promozione in base alla potenza pianificata dell'impianto e lo garantisce mediante decisione. Se, durante la fase di realizzazione, la potenza dell'impianto supera il valore garantito, la promozione per la parte eccedente sarà accordata solo se sono disponibili mezzi sufficienti.

La realizzazione e la messa in esercizio dell'impianto devono essere effettuate entro 24 mesi dalla garanzia; in caso contrario il diritto alla promozione decade. Su richiesta l'UFE può estendere questo termine di 12 mesi, a condizione che il ritardo sia dovuto a motivi non computabili al responsabile del progetto. La messa in esercizio deve essere notificata all'UFE mediante presentazione del rapporto di messa in esercizio firmato e costituisce la base per il versamento di una tranche del contributo di promozione. Dopo la messa in esercizio dovrà essere presentata all'UFE una contabilità dettagliata dei costi sostenuti per l'impianto.

Dopo la notifica della messa in esercizio e la presentazione del conteggio dettagliato dei costi, l'ammontare della promozione sarà fissato definitivamente sulla base della potenza effettiva dell'impianto. Se dalla documentazione presentata dovesse emergere che le condizioni previste per il diritto alla promozione di cui all'articolo 113e non sono soddisfatte, il diritto al contributo decade e i pagamenti già effettuati dovranno essere restituiti.

Art. 113g Richiesta di restituzione

Dal momento che gli impianti ricevono un contributo di promozione sostanziale, occorre garantire anche che funzionino secondo le aspettative. Pertanto, per verificare il funzionamento dell'impianto, ogni anno per tre anni dovrà essere notificato all'UFE il rendimento mensile utilizzato dell'impianto solare. Se la media triennale del rendimento utilizzato dell'impianto solare è inferiore all'80 per cento del rendimento previsto, potrà essere richiesta in proporzione la restituzione del contributo di promozione secondo l'articolo 28 LSu.

Art. 113h Monitoraggio e pubblicazione dei dati

In Svizzera esistono oggi pochi impianti solari termici che generano calore per processi artigianali e industriali. Sussiste quindi un interesse legittimo a raccogliere esperienze, generare «ottime pratiche» per questi impianti e pubblicare i dati acquisiti e le analisi, sempre che non siano coperti da segreti

⁶⁴ HFM 2015 versione riveduta del settembre 2016.

⁶⁵ Calcolatore dei contributi di promozione per l'energia solare termica (lista collettori). Consultabile all'indirizzo: www.listacollettori.ch

aziendali. L'UFE può pertanto predisporre un accompagnamento scientifico per impianti incentivati selezionati.

Sezione 2: Promozione delle tecnologie atte a ridurre le emissioni di gas serra

Art. 114 cpv. 1 lett. d e 2

Nell'articolo 114 capoverso 1 viene ora espressamente stabilito che, oltre ai benefici per l'ambiente ottenuti con lo strumento di promozione negli ambiti della riduzione dei gas a effetto serra, dell'impiego di energie rinnovabili e della gestione parsimoniosa delle risorse naturali, nessun altro obiettivo ambientale deve risultare compromesso in misura considerevole. È inoltre precisato che anche i mutuatari devono avere sede in Svizzera. Poiché il Fondo per le tecnologie è stato introdotto come strumento per la promozione ambientale e la promozione della piazza economica, questo aspetto è già stato concretizzato nello stesso modo fino a oggi. L'inserimento esplicito nell'ordinanza crea trasparenza e aumenta la certezza del diritto.

Art. 118 cpv. 3

Nell'articolo 118 capoverso 3 l'ammontare massimo del finanziamento tramite il Fondo per le tecnologie, pari a 500 milioni di franchi fino al 2020, è adeguato all'estensione del periodo dello strumento di promozione e ammonta ora al massimo a 750 milioni di franchi fino al 2030. Il credito d'impegno annuale massimo concreto continua a essere deciso dall'Assemblea federale in base all'utilizzo del Fondo per le tecnologie (cpv. 2, invariato).

Sezione 3: Distribuzione alla popolazione

Art. 119 Quota di proventi spettante alla popolazione

Alla popolazione continuano a essere ridistribuiti, in proporzione dei mezzi versati, i proventi della tassa sul CO₂ che non hanno una destinazione vincolata. Poiché la ridistribuzione avviene nel corso dello stesso anno, la quota annua spettante alla popolazione si basa su una stima del prodotto annuo della tassa sul CO₂ nell'anno di riscossione. La differenza tra il prodotto della tassa stimato e quello effettivo è compensata due anni dopo (cpv. 1 lett. a). La quota spettante alla popolazione comprende in proporzione anche la tassa sul CO₂ restituita, di cui l'UFAM può ordinare la restituzione secondo l'articolo 98d agli impianti ICFC che non abbiano investito in misura sufficiente. La ridistribuzione di questi mezzi avviene dopo due anni (cpv. 1 lett. b).

Conformemente alla legislazione in vigore sino a fine 2024, i mezzi rimasti inutilizzati dal Programma Edifici venivano ridistribuiti agli operatori economici nello stesso anno e compensati dopo due anni tra la ridistribuzione alla popolazione e agli operatori economici. La compensazione per gli anni 2023 e 2024 è disciplinata nelle disposizioni transitorie (art. 146ae cpv. 2 e 3). Ora la quota spettante alla popolazione dei mezzi eccedenti l'ammontare massimo di 150 milioni di franchi a destinazione vincolata e non utilizzati viene ridistribuita dopo due anni (cpv. 1 lett. c).

Anche i mezzi compresi nei 150 milioni, che non è stato possibile impiegare con destinazione vincolata, sono ridistribuiti in proporzione alla popolazione (cpv. 1 lett. d). Ciò avviene ogni cinque anni in misura corrispondente ai mezzi inutilizzati fino a due anni prima (cpv. 2).

Art. 120 cpv. 1

Il capoverso 1 viene modificato perché, conformemente alla legislazione rimasta in vigore sino a fine 2024, i mezzi rimasti inutilizzati dal Programma Edifici venivano ridistribuiti agli operatori economici nello stesso anno e compensati dopo due anni tra la ridistribuzione alla popolazione e agli operatori economici (v. commenti all'art. 119).

Sezione 4: Distribuzione all'economia**Art. 124** Quota di proventi spettante all'economia

All'economia continuano a essere ridistribuiti, in proporzione dei mezzi versati, i proventi della tassa sul CO₂ che non hanno una destinazione vincolata. Poiché la ridistribuzione avviene nel corso dello stesso anno, la quota annua spettante all'economia si basa su una stima del prodotto annuo della tassa sul CO₂ nell'anno di riscossione. La differenza tra il prodotto della tassa stimato e quello effettivo è compensata due anni dopo (cpv. 1 lett. a). La quota spettante all'economia comprende in proporzione anche la tassa sul CO₂ restituita, di cui l'UFAM può ordinare la restituzione secondo l'articolo 98d agli impianti ICFC che non abbiano investito in misura sufficiente. La ridistribuzione di questi mezzi avviene dopo due anni (cpv. 1 lett. b).

Conformemente alla legislazione in vigore sino a fine 2024, i mezzi rimasti inutilizzati dal Programma Edifici venivano ridistribuiti agli operatori economici nello stesso anno e compensati dopo due anni tra la ridistribuzione alla popolazione e agli operatori economici. La compensazione per gli anni 2023 e 2024 è disciplinata nelle disposizioni transitorie (v. art. 146ae). Ora la quota spettante all'economia dei mezzi eccedenti l'ammontare massimo di 150 milioni di franchi a destinazione vincolata e non utilizzati viene ridistribuita dopo due anni (cpv. 1 lett. c).

Anche i mezzi compresi nei 150 milioni, che non è stato possibile impiegare con destinazione vincolata, sono ridistribuiti in proporzione all'economia (cpv. 1 lett. d). Ciò avviene ogni cinque anni in misura corrispondente ai mezzi inutilizzati fino a due anni prima (cpv. 2).

Art. 124a Esclusione ed esclusione parziale

I gestori con impegno di riduzione non ricevono alcuna quota dei proventi della tassa sul CO₂ (art. 36 cpv. 4 legge sul CO₂). Per escludere questi gestori di impianti dalla ridistribuzione, le casse di compensazione si basano sui numeri di conteggio AVS.

Il capoverso 1 disciplina l'esclusione parziale per i gestori che utilizzano lo stesso numero di conteggio AVS per impianti ubicati in diversi siti. Se il numero di conteggio AVS comprende salari di lavoratori che lavorano in un'unità aziendale non esclusa, il gestore di impianti può chiedere la ridistribuzione parziale della tassa sul CO₂ e deve comunicare alla cassa di compensazione, entro un determinato termine, la massa salariale rilevante in relazione all'esclusione parziale (cpv. 2). Se il termine non viene rispettato, l'intera massa salariale è esclusa dalla ridistribuzione (cpv. 3). Un gestore di impianti che non è più esentato dalla tassa sul CO₂ ha nuovamente diritto alla ridistribuzione della tassa a partire dall'anno successivo a quello dell'esenzione (cpv. 4). In questo caso la ridistribuzione è a cura dell'UFAM. Il capoverso 5 definisce le informazioni che il gestore deve fornire entro il termine di 3 mesi. Se questo termine non viene rispettato, il gestore non riceve alcuna ridistribuzione (cpv. 6).

Art. 125 cpv. 1 e 3

Il capoverso 1 viene modificato perché, conformemente alla legislazione rimasta in vigore sino a fine 2024, i mezzi rimasti inutilizzati dal Programma Edifici venivano ridistribuiti agli operatori economici nello stesso anno e compensati dopo due anni tra la ridistribuzione alla popolazione e agli operatori economici (v. commenti all'art. 119).

Ora, secondo l'articolo 36 capoverso 3 della legge sul CO₂, la quota dell'economia non viene più ridistribuita conformemente al salario determinante ai fini dell'AVS, bensì basandosi sul salario sul quale i datori di lavoro versano all'assicurazione contro la disoccupazione i contributi ai sensi dell'articolo 3 della legge del 25 giugno 1982⁶⁶ sull'assicurazione contro la disoccupazione. Al capoverso 3 viene aggiunto il rimando al corrispondente articolo della legge.

Capitolo 9a: Utilizzazione dei proventi derivanti dalla vendita all'asta dei diritti di emissione per impianti**Sezione 1: Aiuti finanziari per provvedimenti di adattamento**

Art. 127a Provvedimenti meritevoli di promozione volti a prevenire i danni

Vengono erogati aiuti finanziari volti a sostenere provvedimenti che contribuiscono a prevenire danni a persone e a cose di notevole valore, come per esempio edifici, infrastrutture, oggetti di grande importanza economica, natura e paesaggio, che possono essere provocati dall'aumento delle concentrazioni di gas serra (provvedimenti di adeguamento) e che non possono essere già promossi in virtù di vigenti atti normativi speciali al di fuori della legge sul CO₂, ad esempio i provvedimenti nell'ambito di accordi programmatici con i Cantoni. Sono meritevoli di promozione la pianificazione, lo sviluppo o l'attuazione di provvedimenti di adeguamento. Anche i lavori preparatori come l'analisi dei rischi climatici, l'analisi dell'esposizione, lo sviluppo di strategie di adattamento e piani di provvedimenti come pure l'elaborazione di linee guida contribuiscono a prevenire i danni nel lungo termine e possono essere oggetto di promozione. I provvedimenti di adattamento devono contribuire agli obiettivi della strategia del Consiglio federale di adattamento ai cambiamenti climatici in Svizzera⁶⁷. Si tratta, in particolare, di ridurre al minimo i rischi dei cambiamenti climatici e di proteggere la popolazione, i beni materiali e le basi naturali della vita, nonché di aumentare la capacità di adattamento della società, dell'economia e dell'ambiente a tali cambiamenti. Inoltre, i provvedimenti di adattamento devono rispettare i principi della strategia di adattamento, nell'ambito della quale sono prioritari, tra l'altro, la sostenibilità, l'azione comune di Confederazione, Cantoni, Comuni e privati, la compatibilità degli adattamenti con la protezione del clima (quindi la riduzione delle emissioni) e la considerazione delle conoscenze scientifiche (cpv. 1). Lo strumento di promozione verte in particolare sull'adattamento agli effetti negativi dei cambiamenti climatici e sulla protezione contro tali effetti. I provvedimenti di adattamento possono però avere anche effetti secondari positivi su altri comparti ambientali (p. es. la biodiversità).

Tali danni sono in particolare danni alla salute causati dall'aumento dello stress da calore, danni alle persone e alle cose a seguito dello scioglimento del permafrost e dei ghiacciai, danni alle persone e alle cose causati da inondazioni più frequenti e intense e dall'aumento del ruscellamento superficiale, danni all'agricoltura, all'economia forestale, all'economia energetica e alla gestione delle acque urbane causati da periodi di siccità più frequenti e prolungati, danni ai servizi ecosistemici causati da cambiamenti degli spazi vitali e della composizione delle specie (cpv. 2). S'intende promuovere, per esempio, la progettazione di spazi liberi aperti e verdi naturali e adeguati al clima per ridurre le isole di calore urbane o piani di misure contro la canicola per proteggere la popolazione in caso di ondate di calore, l'impiego di materiali edili idonei al clima, piani per la gestione dell'aumento del deflusso solido di fondo, la creazione di superfici multifunzionali di ritenzione organizzate in maniera naturale, la pianificazione e l'attuazione di città spugna, i piani decentralizzati seminaturali di gestione delle acque pluviali e la protezione degli oggetti contro il crescente ruscellamento superficiale, l'impiego di colture agricole resistenti alla siccità, forme di coltivazione resistenti ai cambiamenti climatici di boschi ricchi di specie e strutture o la posa di piscine di acqua fredda nei fiumi nonché l'ombreggiamento delle rive con specie arbustive e arboree adatte al clima (lett. a–e).

L'esecuzione di questo strumento di promozione compete all'UFAM, al quale devono essere presentate le domande (cpv. 3). L'UFAM preciserà la procedura e l'ordine di priorità secondo l'articolo 13 LSu. È previsto che le domande di aiuti finanziari possano essere presentate direttamente o nell'ambito di bandi di concorso tematici. Gli aiuti finanziari sono rivolti per esempio a Cantoni, Comuni, regioni,

⁶⁷ Adattamento ai cambiamenti climatici in Svizzera – Prima parte della strategia del Consiglio federale del 2 mar. 2012.
Adattamento ai cambiamenti climatici in Svizzera - Piano d'azione 2014–2019. Seconda parte della strategia di Consiglio federale del 9 apr. 2014.
Adattamento ai cambiamenti climatici in Svizzera: Piano d'azione 2020–2025. Terza parte della strategia di Consiglio federale del 19 ago. 2020.

organizzazioni, imprese o associazioni che intendono pianificare, sviluppare o attuare un provvedimento di adattamento.

Con i piani finanziari si intende sostenere, da un lato, l'attuazione diffusa di provvedimenti di adattamento già verificati altrove con successo. L'UFAM pubblica esempi di provvedimenti di adattamento meritevoli di promozione e mette a disposizione i moduli per la presentazione delle domande. La scadenza prevista per le domande dirette è il 31 marzo, ma è contemplata anche una deroga per il 2025 (scadenza: 31 agosto 2025). Le domande devono inoltre contenere una prova indicante in che modo il provvedimento di adattamento contribuisce a ridurre i rischi del cambiamento climatico, prevenire i danni dovuti al cambiamento climatico o migliorare la capacità di adattamento. In particolare occorre mettere in evidenza come fornire la prova dell'efficacia mediante indicatori dopo il completamento del provvedimento. Le domande potranno essere esaminate solo se sono disponibili tutte le autorizzazioni per un progetto. La domanda deve includere anche un preventivo o un piano di finanziamento, un prospetto dettagliato dei costi computabili del provvedimento, l'indicazione dei contributi ed eventuali crediti garantiti dai Cantoni e da terzi nonché il contributo atteso dalla Confederazione.

L'UFAM è competente per la valutazione delle domande e si avvale degli altri servizi federali interessati dal tema della domanda. Nel caso in cui le domande presentate o che si prevede saranno presentate dovessero superare i mezzi disponibili, sarà definito un ordine di priorità. È tuttavia prevista la possibilità di ripresentare nell'anno successivo le domande che non avessero ricevuto aiuti finanziari a causa delle risorse finanziarie limitate.

Dall'altro lato, con gli aiuti finanziari si vogliono incentivare soluzioni innovative o progetti combinati integrali di considerevole entità, con diversi provvedimenti di adattamento che contribuiscono a ridurre i rischi del cambiamento climatico in Svizzera. L'UFAM intende indire bandi di concorso tematici relativi a priorità di promozione. Il bando di concorso stabilisce le condizioni e i criteri di selezione. Per la valutazione delle domande ricevute e la definizione delle priorità di promozione l'UFAM si avvarrà anche in questo caso di altri servizi federali. Le domande sono valutate sulla base dei criteri di selezione stabiliti nel bando di concorso. Vengono sostenuti i progetti che soddisfano al meglio i criteri di selezione. Il numero dei provvedimenti sovvenzionati dipende dalla qualità delle domande ricevute, dai relativi costi previsti e dai mezzi finanziari a disposizione.

Nel caso di progetti sovvenzionati, una gestione, un coordinamento e una condotta mirati sono imprescindibili per garantire efficienza e uniformità. A tale scopo, l'UFAM dispone di un'organizzazione adeguata. Per la gestione strategica, l'UFAM crea una commissione di programma interna. Il coinvolgimento di altri servizi federali per la valutazione delle domande e per l'elaborazione di bandi di concorso specifici per le priorità di promozione avviene nel quadro del Comitato interdepartimentale Clima.

Art. 127b Ammontare degli aiuti finanziari

L'ammontare dell'aiuto finanziario, che è al massimo pari al 50 per cento dei costi computabili, è fissato in particolare in base ai benefici e all'impatto del provvedimento. I provvedimenti con un beneficio maggiore usufruiscono di aiuti finanziari superiori rispetto a quelli che presentano un beneficio ridotto. Sono considerati costi computabili i costi proporzionati e necessari per l'attuazione economica e opportuna del provvedimento, tra cui per esempio i costi di pianificazione, di sviluppo, d'investimento di componenti o i costi d'installazione (lett. a). Sono computabili solamente i costi aggiuntivi causati dal provvedimento di adattamento. Eventuali spese supplementari trattate nel medesimo progetto non possono essere imputate (lett. b). Se per un progetto è prevista la possibilità di richiedere altri sussidi federali, la totalità dei mezzi concessi dalla Confederazione può ammontare al massimo al 50 per cento dei costi computabili. Se un richiedente riceve aiuti finanziari da diverse fonti statali, sussiste l'obbligo di coordinamento. Secondo l'articolo 12 capoverso 2 LSu, il coordinamento delle prestazioni incombe di regola all'autorità che dovrà presumibilmente concedere la somma più cospicua. In questi casi l'UFAM può mettersi in contatto con le autorità interessate.

Sezione 2: Aiuti finanziari per i provvedimenti negli impianti nel SSQE**Art. 127c** Provvedimenti meritevoli di promozione

Gli aiuti finanziari di cui al capoverso 1 vengono accordati per i provvedimenti che comportano una riduzione delle emissioni di gas serra all'interno dell'impianto SSQE o per provvedimenti con i quali il CO₂ viene legato in modo permanente in prodotti o stoccato in modo durevole nel sottosuolo. È possibile anche il legame chimico o lo stoccaggio di CO₂ biogeno per il conseguimento di emissioni negative. Il provvedimento deve fornire un contributo notevole alla decarbonizzazione dell'impianto SSQE, cosa che non avviene né in impianti pilota né con provvedimenti per la cattura e il sequestro di CO₂ ottenuto dalla generazione di calore a basse temperature. Non contribuiscono a una decarbonizzazione notevole nemmeno i provvedimenti che comportano un consumo elevato di energia elettrica, se l'energia elettrica è prodotta da fonti fossili. Di conseguenza gli acquisti di elettricità da fonti non fossili devono essere dimostrati mediante certificati d'origine. L'UFAM preciserà i requisiti relativi ai provvedimenti in una comunicazione d'esecuzione, ispirandosi ai requisiti previsti per gli aiuti finanziari secondo l'articolo 6 LOCl (lett. a).

Gli aiuti finanziari sono accordati solo ai gestori di impianti che sono tenuti a partecipare al SSQE secondo l'articolo 16 della legge sul CO₂. I gestori che fanno richiesta di opt-out, e quindi non partecipano al SSQE, non ricevono aiuti finanziari (lett. b).

L'esecuzione di questo strumento compete all'UFAM, al quale devono essere presentate le domande (cpv. 2). È previsto che le domande di aiuti finanziari diretti siano presentati entro il 31 marzo tramite il sistema di informazione e documentazione (CORE) gestito dall'UFAM. Nel 2025 è però prevista una scadenza successiva (1° agosto 2025). La domanda deve includere una descrizione accurata del tipo di provvedimenti, oltre a indicazioni sull'entità della riduzione perseguita di emissioni di gas serra o delle emissioni negative perseguite in tonnellate di CO₂eq. Sono altresì necessarie informazioni sui costi computabili dei provvedimenti secondo l'articolo 127d capoverso 2 e sul rapporto costi/benefici tenuto conto della redditività («Return on Investment»). Per illustrare il finanziamento del provvedimento occorre indicare eventuali incentivi accordati o ricevuti dalla Confederazione, dal Cantone o dal Comune, nonché i fondi propri e l'ammontare del fabbisogno di finanziamento. Nel caso di provvedimenti che generano certificati in virtù di standard volontari vanno comunicati i ricavi previsti. Conformemente alla LSu sono escluse doppie promozioni. Se per un provvedimento si devono richiedere anche attestati nazionali oltre alla promozione di cui all'articolo 37b CO₂, si dovrà procedere a una ripartizione degli effetti. Nel caso di provvedimenti particolarmente dispendiosi in termini di costi, è possibile presentare nell'ambito della domanda obiettivi intermedi adeguati allo stato di attuazione, che possono determinare un pagamento (parziale) anticipato prima della fine dell'attuazione dei provvedimenti. Nella domanda occorre inoltre fornire informazioni relative al rischio di trasferimento della produzione, e quindi delle emissioni di gas serra all'estero («Carbon Leakage»), conformemente ai fattori per il «Carbon Leakage» utilizzati nel SSQE.

Art. 127d Ammontare degli aiuti finanziari

Tali aiuti finanziari ammontano al massimo al 50 % dei costi computabili (cpv. 1). Sono considerati costi computabili i costi d'investimento direttamente necessari per l'attuazione economica e appropriata dei provvedimenti, tra cui in particolare i costi di pianificazione attivabili, i costi d'investimento degli elementi costruttivi, i costi d'installazione (per i quali si può tenere conto di costi adeguati per il genio civile) e i costi per la messa in esercizio, comprese le conseguenti interruzioni dell'esercizio. Non sono accordati aiuti finanziari per i costi d'esercizio (cpv. 2).

L'UFAM preciserà la procedura per la promozione in una direttiva e stabilirà l'ordine di priorità secondo l'articolo 13 LSu. Si tratta di un aspetto importante nel caso in cui le domande previste o attese superano i mezzi finanziari disponibili. Gli aiuti finanziari nell'ambito dell'articolo 37b della legge sul CO₂ sono erogati come contributi di finanziamento. La concessione e l'ammontare degli aiuti finanziari sono stabiliti dall'UFAM con una decisione. Gli aiuti finanziari sono di regola erogati su richiesta e direttamente. L'UFAM prevede tuttavia la possibilità di indire bandi di concorso. Il capoverso 3 definisce i criteri per l'ordine di priorità e quindi la decisione su quali domande riceveranno un aiuto finanziario. I massimi contributi possibili pari al 50 per cento dei costi computabili possono essere ridotti, per esempio

se, nel caso di provvedimenti che generano certificati in virtù di standard volontari, i proventi risultanti da tali certificati comportano una copertura superiore al 100 per cento dei costi computabili. Si può avere una riduzione anche quando non sono disponibili risorse finanziarie sufficienti. Per decidere se concedere aiuti finanziari a una domanda che soddisfa i requisiti, si tengono in considerazione in particolare l'entità della riduzione perseguita delle emissioni di gas serra o l'entità delle emissioni negative perseguite in tonnellate di CO₂eq (cpv. 3 lett. a) come pure l'ammontare dei costi per ridotta tonnellata di CO₂eq oppure per ogni tonnellata conseguita di emissioni negative, tenendo conto che i costi possono essere diversi a seconda se le emissioni di gas serra sono state ridotte o catturate e legate o stoccate in prodotti in modo permanente (lett. b). Si tiene inoltre conto del rischio di trasferimento della produzione all'estero («Carbon Leakage», lett. c) e dell'entità dei previsti risparmi sui costi di esercizio per una durata di sette anni (lett. d). Si considerano anche gli effetti sull'economia circolare in Svizzera, valutando se il provvedimento contribuisce a ridurre il carico ambientale durante l'intero ciclo di vita dei prodotti, a chiudere i cicli dei materiali e a migliorare l'efficienza delle risorse (lett. e). I criteri di cui alle lettere c ed e possono in ultima analisi ridurre la dipendenza dalle importazioni e contribuire alla sicurezza in materia di approvvigionamento.

Se non si devono acquistare diritti di emissione, l'ammontare degli aiuti finanziari viene ridotto degli utili che presumibilmente saranno ottenuti in futuro con la vendita dei diritti di emissione e dei costi risparmiati, considerando eventuali modifiche dell'assegnazione a titolo gratuito e dell'obbligo di restituzione dei diritti di emissione. I previsti guadagni e risparmi derivanti dallo scambio di diritti di emissione sono utilizzati sulla base del prezzo medio d'aggiudicazione delle aste sul mercato primario nell'Unione europea nell'anno precedente (cpv. 4). Sono esclusi i progetti di cattura e stoccaggio di gas a effetto serra, poiché i costi per tonnellata di CO₂ sono di gran lunga superiori rispetto ai possibili risparmi derivanti dalla vendita di diritti di emissione.

Se non sono disponibili risorse finanziarie sufficienti, l'aiuto finanziario è accordato alle domande che soddisfano al meglio l'ordine di priorità sulla base dei criteri di cui al capoverso 3. Le domande relative a provvedimenti che sono sì idonei alla promozione, ma per la cui promozione non sono disponibili risorse sufficienti, vengono respinte. Tali domande possono essere nuovamente presentate per la valutazione in un secondo momento. Non sono previste liste d'attesa.

Sezione 3: Rendicontazione e versamento degli aiuti finanziari per provvedimenti di adattamento e per provvedimenti in impianti nel SSQE

Art. 127e Obbligo di notifica e rendicontazione per gli aiuti finanziari

La persona richiedente deve comunicare tempestivamente all'UFAM tutte le modifiche che potrebbero incidere sulla concessione dell'aiuto finanziario o sul suo ammontare (cpv. 1).

La rendicontazione è effettuata con un rapporto, che deve essere presentato all'UFAM e che costituisce la base per l'erogazione dell'aiuto finanziario. Esso deve contenere indicazioni sullo stato di attuazione del provvedimento (cpv. 2 lett. a). Insieme al rapporto deve essere presentato un riepilogo completo dei costi con copia delle fatture. Se il riepilogo dei costi è esaminato da una ditta fiduciaria, d'intesa con l'UFAM è possibile rinunciare alla presentazione della copia delle fatture (lett. b). Gli obiettivi intermedi eventualmente stabiliti possono servire come base per versamenti rateali. Se gli obiettivi intermedi vengono raggiunti, occorre comunque presentare un rapporto secondo il capoverso 2 per poter procedere all'erogazione sotto forma di versamento rateale.

Nel caso di aiuti finanziari per provvedimenti di adattamento, l'UFAM prevede inoltre che il rapporto contenga raccomandazioni per la moltiplicazione da parte di terzi e illustri di conseguenza come conseguire ulteriori progressi nell'adattamento ai cambiamenti climatici in Svizzera da parte di terzi. Inoltre, sulla base del previsto monitoraggio dell'efficacia tramite indicatori, il rapporto deve illustrare in che modo il provvedimento attuato ha contribuito a ridurre i rischi del cambiamento climatico, a evitare danni dovuti al cambiamento climatico o a migliorare la capacità di adattamento. La prova dell'efficacia deve essere fornita nel rapporto conclusivo. Questi ulteriori contenuti della rendicontazione devono essere parte integrante della decisione relativa alla promozione. I rapporti costituiscono l'elemento centrale per la gestione dello strumento di promozione come pure la preparazione e la pubblicazione dei risultati. I rapporti servono per notificare periodicamente e sistematicamente all'UFAM

l'avanzamento dei progetti. In base ai rapporti l'UFAM può adattare le priorità e i criteri dei bandi di concorso specifici, aumentando in tal modo l'efficienza e l'efficacia dello strumento di promozione.

La rendicontazione per i gestori di impianti nel SSQE richiede anche la presentazione di un rapporto di valutazione, che deve essere sottoposto all'UFAM tre anni dopo l'attuazione del provvedimento e deve informare in merito al risultato a medio termine ottenuto con il provvedimento incentivato. Il rapporto di valutazione illustra le riduzioni conseguite delle emissioni di gas serra negli ultimi tre anni o le emissioni negative conseguite e quindi l'effetto dell'impiego di tecnologie a emissioni negative (NET) in tonnellate di CO₂eq all'anno (cpv. 3 lett. a). Eventuali discrepanze rispetto al provvedimento originariamente pianificato devono essere descritte e motivate in modo dettagliato, illustrando anche le misure correttive previste (lett. b).

Art. 127f Versamento degli aiuti finanziari

L'erogazione dell'aiuto finanziario avviene dopo l'approvazione del rapporto di cui all'articolo 127e capoverso 2. Se un rapporto è incompleto, l'aiuto finanziario viene trattenuto sino a quando il rapporto non sarà corretto e approvato. I versamenti possono essere effettuati prima della completa attuazione di un provvedimento. A tal fine vengono definiti obiettivi intermedi per lo stato di attuazione, che devono essere raggiunti affinché si possa procedere a un pagamento. Un versamento rateale può essere effettuato in misura corrispondente ai costi già sostenuti dal beneficiario dell'aiuto finanziario, e comunque al massimo per l'80 per cento dell'ammontare complessivamente disposto. Secondo gli articoli 28–30 LSu, se il richiedente non adempie al proprio impegno nonostante il sollecito, o vi adempie solo in modo inadeguato, l'aiuto finanziario non viene erogato in tutto o in parte oppure ne viene richiesta la restituzione.

Art. 127g Pubblicazione di informazioni

Le informazioni sui provvedimenti promossi sono pubblicate nel rispetto del segreto di fabbricazione e d'affari. Sono pubblicati il nome e l'indirizzo dei gestori di impianti nel SSQE e i promotori dei progetti relativi a provvedimenti di adattamento. Oltre all'ammontare e alla forma dell'aiuto finanziario concesso, sono pubblicati con un sufficiente grado di dettaglio anche i contenuti pertinenti delle domande nonché i contenuti pertinenti dei rapporti e dei rapporti di valutazione.

Capitolo 9b: Promozione di provvedimenti volti a ridurre le emissioni di gas serra nel trasporto aereo

Art. 127h Contributi per provvedimenti nel trasporto aereo

L'articolo 28g, l'articolo 37a della legge sul CO₂ e l'articolo 103b LNA (modifica di altri atti normativi) costituiscono le basi legali per la promozione finanziaria di provvedimenti per la riduzione delle emissioni di gas serra nel trasporto aereo. L'articolo 127h capoverso 1 lettere a–c dell'ordinanza sul CO₂ riporta gli obiettivi di finanziamento: la produzione in scala di carburanti rinnovabili per l'aviazione e l'aumento dell'efficienza degli aeromobili e delle operazioni di volo. La promozione può essere accordata alla ricerca e allo sviluppo di nuove tecnologie e procedimenti, tra cui anche progetti pilota e di dimostrazione, inclusa la prima applicazione. Questi oggetti di promozione sono in linea con il rapporto sul postulato «Traffico aereo neutro in termini di emissioni di CO₂ entro il 2050». L'esecuzione di questo strumento compete all'UFAC.

I contributi sono erogati dall'UFAC sotto forma di contributi a fondo perso, mutui o fidejussioni (cpv. 2). Queste diverse modalità sono impiegate in maniera quanto più possibile economica ed efficace, secondo il principio di cui all'articolo 1 capoverso 1 lettera b LSu, con particolare attenzione, ove possibile, alle fidejussioni. Si fa ricorso a mutui e contributi a fondo perduto limitatamente alle prime fasi dello sviluppo. Per adempiere il mandato legale nella maniera più efficace possibile, la Confederazione deve sostenere in via sussidiaria il trasferimento di conoscenze (cpv. 3). Uno scambio inadeguato in questo ambito sarebbe descritto come un ostacolo nel «Rapporto dell'UFAC sulla promozione dello

sviluppo e dell'utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione» del 2022⁶⁸. Analogamente alla pratica seguita per gli strumenti di promozione federali esistenti, occorre sostenere gli sforzi corrispondenti, tra cui incontri tra esperti intersettoriali ed eventi informativi per il nuovo strumento di promozione.

Gli sviluppi relativi alla riduzione delle emissioni nel trasporto aereo sono estremamente complessi e dinamici. Ne consegue che le basi strategiche per il raggiungimento degli obiettivi climatici in questo settore richiedono un aggiornamento costante. Per garantire l'impiego efficace dei mezzi sono quindi necessari un accompagnamento attivo e la partecipazione alla ricerca. A tal fine il capoverso 4 consente all'UFAC lo svolgimento di attività di ricerca del settore pubblico per colmare puntuali lacune conoscitive operando attraverso progetti di ricerca su commissione (art. 16 cpv. 2 lett. a della legge federale del 14 dicembre 2012⁶⁹ sulla promozione della ricerca e dell'innovazione, LPRI), sussidi per programmi di ricerca (art. 16 cpv. 2 lett. d LPRI) o programmi di ricerca propri (art. 16 cpv. 2 lett. c LPRI).

Per la concessione dei contributi l'UFAC può indire bandi di concorso. Questa procedura consente all'UFAC di orientare l'impiego dei mezzi specificamente alle priorità definite nella strategia di promozione. L'UFAC può di conseguenza definire gli oggetti della promozione e le condizioni di partecipazione alla procedura di gara.

L'UFAC è responsabile dell'esecuzione di questo strumento. Le domande devono essergli presentate (cpv. 5). L'UFAC preciserà le modalità per le domande e l'esecuzione in un'apposita direttiva. Può chiedere alla persona richiedente di versare degli emolumenti per l'esame delle domande, in particolare quelle di fideiussione, e per il controllo dei beneficiari durante la durata di validità della fideiussione.

Art. 127i Strategia di promozione

L'UFAC definisce una strategia di promozione da aggiornare periodicamente, che servirà da base per un impiego mirato dei mezzi di promozione. Dovrà fissare le priorità a livello di contenuto e in base alle tempistiche dei crediti d'impegno e includere una previsione delle entrate e la pianificazione delle uscite (cpv. 1). Sulla base del rapporto «Traffico aereo neutro in termini di emissioni di CO₂ entro il 2050» è prevista una tabella di marcia per le tecnologie necessarie per il raggiungimento dell'obiettivo di emissioni pari a zero nel traffico aereo svizzero entro il 2050. La definizione dei presupposti per la presentazione delle domande (p. es. esclusione delle domande al di sotto di un determinato contributo) consente di snellire l'esecuzione concentrandosi sulle domande efficaci (cpv. 2).

Art. 127j Fideiussione

Per impostare l'impiego dei mezzi statali nel modo il più possibile efficace e adeguato al mercato, il rilascio di fideiussioni dovrà essere consentito in particolare anche tramite il programma di promozione «Clima e aviazione» che deve essere creato. La concessione di fideiussioni facilita l'assunzione di mutui da parte di imprese innovative. Le fideiussioni servono alla ripartizione dei rischi nell'ambito della messa a disposizione del capitale. L'articolo 127j capoverso 1 lettere a–c definisce i presupposti per la concessione di fideiussioni, incluso l'ammontare massimo. Dal momento che proprio gli impianti di produzione di carburanti rinnovabili per l'aviazione possono comportare costi d'investimento di diversi miliardi di franchi, la concessione di fideiussioni fino a 100 milioni di franchi (cpv. 2) intende ridurre i rischi dell'investimento e promuovere l'affermazione di tecnologie innovative. A questo proposito si tiene conto delle esperienze raccolte dal Fondo per le tecnologie già esistente dell'UFAM. Alcune disposizioni sono state di conseguenza riprese per il nuovo programma di promozione «Clima e aviazione». Per ottimizzare la ripartizione dei rischi possono essere richieste garanzie (cpv. 3) e stabilite condizioni relative alla postergazione dei mutui garantiti (cpv. 4). In genere i mutui di pari grado sono garantiti da banche. Poiché, tuttavia, in particolare nella fase iniziale di un'impresa, vi è una necessità di capitale dall'elevata disponibilità all'assunzione del rischio, in caso di innovazioni assai promettenti si devono poter garantire mediante fideiussione anche mutui postergati. Questi ultimi comportano un rischio più elevato, poiché in caso di insolvenza si estinguono dapprima i debiti privilegiati.

⁶⁸ Rapporto dell'UFAC sulla promozione dello sviluppo e dell'utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione. UFAC, 15.12.2022.

⁶⁹ RS 420.1

Le fideiussioni sono di regola concesse a banche o casse di risparmio autorizzate secondo la legge sulle banche dell'8 novembre 1934⁷⁰ e sottoposte all'autorità di vigilanza sui mercati finanziari. Altri mutuantisti idonei possono essere ulteriori creditori, come per esempio fondi di «Private Equity» o «Venture Capital», se offrono la garanzia di svolgere le funzioni di beneficiari della fideiussione con la stessa diligenza di una banca.

Art. 127k Garanzia e ammontare dei contributi

L'articolo 127k capoversi 1 e 2 specifica i criteri in base ai quali sono determinati la garanzia per i contributi o le fideiussioni e il relativo ammontare. Tali criteri si aggiungono a quelli già formulati a livello di legge nell'articolo 103b LNA per il nuovo programma di promozione «Clima e aviazione» che deve essere creato. L'articolo 127k capoverso 1 lettere a e b si riferiscono ai rischi e alle opportunità economiche ai quali i richiedenti sono esposti a seguito di un provvedimento. L'UFAC li valuta in particolare rispetto alla situazione economica di partenza dei richiedenti e in base a questa stabilisce l'importo del contributo o della fideiussione. L'articolo 127k capoverso 2 lettere a e b riguardano l'obiettivo di promozione centrale: si deve conseguire a costi contenuti la massima riduzione possibile delle emissioni di gas serra, considerando le riduzioni di emissioni che, rispetto a uno scenario senza il provvedimento, vengono ottenute in un orizzonte temporale adeguato. La lettera c aggiunge che vengono prese in considerazione le ripercussioni ambientali al di là degli aspetti climatici, per esempio il fabbisogno di terreno per la produzione di carburanti rinnovabili. La lettera d consente di attribuire la priorità alle tecnologie e ai procedimenti con un potenziale di mercato elevato e bassi rischi tecnici o economici. La lettera e precisa, in riferimento alla promozione in Svizzera e all'estero di cui all'articolo 127h capoverso 1, che l'attenzione è rivolta alla partecipazione economica degli operatori svizzeri. Le riduzioni delle emissioni devono contribuire al raggiungimento degli obiettivi climatici svizzeri, per esempio computando i carburanti rinnovabili prodotti al soddisfacimento dell'obbligo di miscelazione di cui all'articolo 28f della legge sul CO₂ o, in generale, iscrivendo emissioni più basse nell'Inventario svizzero dei gas serra. La lettera f riguarda progetti che godono di ampio consenso e che, per esempio, comprendono l'intera filiera del valore aggiunto, dal fornitore all'acquirente. La lettera g riconosce i contributi previsti per le attività di ricerca e sviluppo, in particolare se i risultati della ricerca sono resi pubblici. La definizione delle priorità e la ponderazione dei criteri di cui all'articolo 127k capoverso 2 lettere a–g nell'ambito della valutazione delle domande competono all'UFAC. Per i provvedimenti di cui all'articolo 127h capoversi 3 e 4 si applicano per analogia i criteri di cui all'articolo 127m: questi provvedimenti ricevono contributi se sostengono in misura decisiva il raggiungimento degli obiettivi dello strumento.

Art. 127l Obbligo di notifica e rendicontazione

Considerata l'entità eventualmente rilevante della promozione, secondo l'articolo 127n capoversi 1–4 l'UFAC può richiedere rapporti intermedi, descrizioni delle tappe principali e altri documenti idonei, per esempio relativi alla situazione finanziaria e all'andamento, per assicurare un accompagnamento rigoroso dei provvedimenti. Le modalità sono disciplinate nella direttiva d'esecuzione.

Art. 127m Esecuzione

L'articolo 127m disciplina i punti essenziali dell'esecuzione. Secondo il capoverso 1, all'UFAC compete la responsabilità generale dell'esecuzione delle misure di promozione e l'elaborazione della strategia di promozione.

Sulla base di un'analisi costi-benefici, l'UFAC può assegnare a un servizio esterno compiti amministrativi esecutivi nell'ambito del trattamento di domande e bandi di concorso come pure in relazione alla procedura di aggiudicazione di fideiussioni (cpv. 2). L'UFAC decide in ogni caso in merito a bandi di concorso e domande; facoltà di disporre, vigilanza e pianificazione strategica competono all'ufficio. Selezione e impiego di una segreteria da parte dell'UFAC sono previsti nell'ambito di un bando OMC.

Il capoverso 3 prevede inoltre il coinvolgimento di un comitato di esperti (composto da persone provenienti dal mondo della scienza, dell'economia e in particolare della finanza come pure dell'amministrazione) affinché le decisioni di aggiudicazione della promozione siano affiancate e godano di un ampio sostegno specialistico. Tale coinvolgimento deve avvenire in via sussidiaria e solo nei casi puntuali in cui la competenza della Confederazione e del servizio esterno non è sufficiente. Il gruppo di esperti ha quindi una funzione consultiva e le raccomandazioni espresse saranno tenute in considerazione dall'UFAC nell'ambito dell'emanazione di eventuali decisioni.

Capitolo 10: Promozione e informazione

Sezione 1: Promozione della formazione, del perfezionamento e lavoro di pubbliche relazioni

Art. 128 Promozione

L'UFAM continua a incentivare i provvedimenti finalizzati a una maggiore integrazione della protezione del clima nella formazione e nella formazione continua di esperti in diversi gruppi professionali (cpv. 1). Per attuare la legislazione sul CO₂ sono necessari in particolare gli esperti che svolgono un ruolo di mediatori e diffusori nello sviluppo, nell'applicazione e nella diffusione di tecnologie, procedure e prodotti per ridurre le emissioni, ma anche gli utenti che prendono decisioni su investimenti e consumi. Anche nel settore dell'adattamento ai cambiamenti climatici vi sono esperti, in ambito pubblico e privato, che si occupano sempre più dello sviluppo, della pianificazione, del coordinamento e dell'attuazione di provvedimenti atti a evitare i rischi risultanti dai cambiamenti climatici e a migliorare la capacità di adattamento dell'uomo, della natura e dell'economia. Le misure relative alla protezione del clima nel settore della formazione devono perciò concentrarsi sulla formazione e sulla formazione continua degli esperti e dei dirigenti. Poiché il confine tra formazione e consulenza di cui all'articolo 41 della legge sul CO₂ non è ben definito, le misure di formazione e formazione continua possono concentrarsi anche sul miglioramento della consulenza per Comuni, imprese e consumatori. Oltre al settore della formazione e della formazione continua può essere sostenuto anche il lavoro di pubbliche relazioni. Questo aspetto è importante per l'attuazione della legge sul CO₂ e fornisce un contributo significativo al raggiungimento degli obiettivi in materia di protezione del clima. L'opinione pubblica viene informata, sensibilizzata e motivata ad assumere un comportamento rispettoso dell'ambiente.

L'attuale strumento di promozione «Formazione» può sostenere finanziariamente anche progetti di terzi, sia enti e istituti di diritto pubblico (p. es. Cantoni e scuole universitarie) sia organizzazioni private (p. es. associazioni, imprese o unioni). Nel settore della formazione l'UFAM accorda aiuti finanziari per la progettazione, lo sviluppo, l'esecuzione e la valutazione di offerte di formazione. Promuovendo i progetti formativi di terzi, è possibile integrare in modo esaustivo la protezione del clima in piani e offerte formativi (cpv. 2 lett. a).

Lo strumento di promozione viene inoltre esteso al settore delle comunicazioni. L'UFAM accorda aiuti finanziari per la progettazione, lo sviluppo, l'esecuzione e la valutazione di progetti di comunicazione nell'ambito della protezione del clima. I progetti di comunicazione sul clima trasmettono conoscenze sulla protezione del clima e mostrano le opzioni operative per un comportamento rispettoso del clima (cpv. 2 lett. b).

I progetti climatici meritevoli di promozione illustrano in che modo, tramite attività di formazione e comunicazione, rafforzano i provvedimenti di legge e forniscono un contributo alla riduzione delle emissioni di gas serra o all'aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio, all'adattamento ai cambiamenti climatici e all'orientamento dei flussi finanziari verso investimenti rispettosi del clima. Può trattarsi di iniziative di formazione continua come un CAS «Ondate di calore in città» per progettisti o della promozione di competenze climatiche nella formazione di quadri dirigenti nel settore gastronomico-alberghiero. Nella comunicazione sul clima possono essere sostenuti, per esempio, progetti come un percorso didattico sul clima, un breve filmato su scenari climatici o una consulenza climatica per Comuni in merito al «Saldo netto pari a zero» (cpv. 3 lett. a).

Un progetto orientato all'efficacia mira a imprimere un cambiamento nello stile di vita dei gruppi target. I progetti devono essere in grado di illustrare le interazioni tra gli effetti: quale tipo di servizi (p. es. corsi, eventi, campagne) si deve fornire e con quali risorse disponibili (finanziarie e di personale) per ottenere

l'effetto desiderato nel gruppo di destinatari (p. es. consolidamento delle competenze climatiche in esperti e dirigenti, promozione di uno stile di vita rispettoso del clima nella popolazione). Nella richiesta concernente la presentazione del progetto gli obiettivi relativi all'effetto devono essere descritti in modo chiaro e comprensibile (cpv. 3 lett. b).

I progetti meritevoli di promozione sono moltiplicabili e possono pertanto essere impiegati su larga scala (p. es. estensione per area linguistica del percorso didattico sul clima «Clim-Expo» nella Svizzera di lingua tedesca; cpv. 3 lett. c).

L'UFAM preciserà in una direttiva le modalità per la presentazione della domanda e l'ordine di priorità secondo l'articolo 13 LSu. È previsto che le domande di aiuti finanziari possano essere presentate direttamente o nell'ambito di bandi di concorso tematici e che l'UFAM metta a disposizione moduli per la presentazione delle domande. Le domande devono contenere almeno indicazioni relative alla formulazione degli obiettivi, al finanziamento (piano di finanziamento incluse ulteriori promozioni), allo svolgimento del progetto (calendario del progetto) e alle organizzazioni coinvolte. Le domande dirette per gli aiuti finanziari possono essere presentate nel corso dell'anno, in ogni caso prima dell'inizio del progetto. Il richiedente può quindi avviare l'attuazione del provvedimento soltanto se l'aiuto finanziario gli è stato assegnato (cfr. LSu).

Se il progetto concerne più politiche settoriali, l'UFAM fa capo ad altri servizi federali. Nel caso di progetti sovvenzionati, una gestione, un coordinamento e una condotta mirati sono imprescindibili per garantire efficienza e uniformità. A tale scopo, l'UFAM dispone di un'organizzazione adeguata. Particolarmente importante è una stretta collaborazione tra l'UFAM e l'UFE, se del caso anche con altri servizi federali o Cantoni, per poter sfruttare le sinergie e ottenere risultati uniformi. Se un progetto interessa più Uffici federali, occorre garantire il coordinamento delle diverse politiche settoriali e l'esclusione di conflitti sull'obiettivo. Al momento della concessione di aiuti finanziari, la Confederazione può pertanto stabilire requisiti chiari e indiscutibili. In caso di concessione di un aiuto finanziario, la rendicontazione periodica e sistematica sull'avanzamento del progetto è una parte integrante del relativo accordo. I rapporti costituiscono l'elemento centrale per la gestione dello strumento di promozione. In base ai rapporti l'UFAM può adattare le priorità e i criteri dei bandi di concorso specifici, aumentando in tal modo l'efficienza e l'efficacia dello strumento di promozione.

Art. 128a Ammontare degli aiuti finanziari

Gli aiuti finanziari non possono superare il 40 per cento dei costi computabili. L'ammontare degli aiuti finanziari è fissato in particolare in base ai benefici e all'impatto del provvedimento. Sono considerati costi computabili i costi direttamente proporzionati e necessari per l'attuazione economica e opportuna dei provvedimenti, tra cui in particolare i costi di seminari e workshop, i costi per la pianificazione e l'esecuzione di progetti, i costi del personale per lavori direttamente correlati allo sviluppo e allo svolgimento del progetto e i costi materiali in diretta relazione con l'esecuzione. Se per un progetto è prevista la possibilità di richiedere altri sussidi federali, la totalità dei mezzi concessi dalla Confederazione può ammontare al massimo al 40 per cento dei costi computabili. Se un richiedente riceve aiuti finanziari da diverse fonti statali, sussiste l'obbligo di coordinamento. Secondo l'articolo 12 capoverso 2 LSu, il coordinamento delle prestazioni incombe di regola all'autorità che dovrà presumibilmente concedere la somma più cospicua. In questi casi l'UFAM può mettersi in contatto con le autorità interessate. Per esempio, la promozione della formazione, della formazione continua e dell'informazione è strettamente coordinata con l'UFE, tenuto conto dei rispettivi campi d'azione.

Sezione 2: Informazione

Art. 129 Informazione da parte dell'UFAM

Le informazioni e la consulenza relative ai provvedimenti nell'ambito della protezione del clima sono un presupposto fondamentale perché sia assunto un comportamento consono alla situazione e siano raggiunti gli obiettivi di protezione del clima. L'attività informativa da parte dell'UFAM in materia di protezione del clima si estende sia a livello nazionale che globale.

L'UFAM informa, sensibilizza e fornisce consulenza in modo adeguato all'opinione pubblica e ai gruppi target interessati in merito alle possibili conseguenze dei cambiamenti climatici (lett. a), ai provvedimenti volti alla riduzione e alla compensazione delle emissioni di gas serra come pure all'adeguamento ai cambiamenti climatici in Svizzera (lett. b e lett. c). Nello specifico possono essere affrontati i provvedimenti di adattamento di particolare rilevanza per la Svizzera e la sua popolazione, alla quale devono essere illustrate le basi decisionali e le opzioni d'intervento. Le informazioni dell'UFAM possono essere rivolte a gruppi target specifici, in particolare ai consumatori.

Art. 129a Rendiconto sui rischi finanziari legati al clima

L'articolo 129a precisa che i rapporti della FINMA e della BNS sono allestiti annualmente e pubblicati. In tale ambito possono essere utilizzati strumenti esistenti (p. es. monitoraggio dei rischi della FINMA e rapporto sulla stabilità finanziaria della BNS) o, all'occorrenza, redatti ulteriori rapporti autonomi. La FINMA e la BNS effettuano le verifiche dei rischi finanziari legati al clima nell'ambito del loro mandato legislativo. I rischi climatici non costituiscono una nuova categoria di rischio separata, ma sono fattori di rischio che influenzano le categorie di rischio esistenti. Per il rapporto si può inoltre rinviare ad analisi esterne, come ad esempio i test regolari di compatibilità climatica.

Nel suo rapporto sui rischi finanziari legati al clima concernenti gli istituti, la FINMA comunica in forma aggregata in merito alla situazione generale di rischio degli istituti sottoposti alla sua vigilanza per quanto riguarda i loro rischi fisici e di transizione in orizzonti temporali diversi (cpv. 1). In questo contesto, la FINMA può trattare rischi finanziari specifici legati al clima (rischio di mercato, rischio di credito, rischio assicurativo ecc.) che possono essere di particolare rilevanza per gli istituti finanziari sottoposti a vigilanza. Nel complesso, la FINMA si basa sulle proprie conoscenze derivanti dall'attività di vigilanza, definendo il suo mandato in funzione dei rischi conformemente all'entità e all'intensità delle attività di vigilanza. La FINMA riferisce inoltre in forma aggregata e anonimizzata in merito al trattamento dei rischi finanziari rilevanti in relazione al clima da parte degli istituti.

Il rapporto della BNS deve essere integrato nella struttura giuridica e negli strumenti legislativi esistenti relativi alla BNS. L'analisi dei rischi finanziari macroprudenziali legati ai cambiamenti climatici da parte della BNS si basa sulla valutazione generale dei rischi (art. 5 cpv. 2 lett. e in c.d. con l'art. 6 della legge del 3 ottobre 2003⁷¹ sulla Banca nazionale). Nel rapporto sui rischi finanziari macroprudenziali legati al clima, la BNS informa annualmente il pubblico, in forma aggregata, in merito alla situazione generale di rischio degli istituti finanziari e delle infrastrutture del mercato finanziario di rilevanza sistemica per quanto riguarda i rischi fisici e di transizione in diversi orizzonti temporali (cpv. 2).

Sia la FINMA che la BNS riferiscono sempre annualmente in merito a eventuali provvedimenti adottati in seguito alle verifiche svolte (cpv. 3). Per quanto concerne i provvedimenti della FINMA, non si tratta della rappresentazione di provvedimenti adottati nei confronti di singoli soggetti sottoposti a vigilanza ma piuttosto di provvedimenti generali adottati dalla FINMA per far fronte a rischi potenziali (p. es. definizione di requisiti di vigilanza specifici da parte della FINMA). Per quanto riguarda eventuali provvedimenti della BNS, occorre tenere presente che la BNS non dispone di strumenti di vigilanza e, di conseguenza, eventuali provvedimenti possono riguardare solo iniziative proprie di analisi dei rischi climatici.

Sezione 3: Promozione di tecnologie a propulsione elettrica

Art. 129b Destinatari di contributi

Il capoverso 1 definisce le imprese che possono ricevere una promozione. I possibili destinatari di contributi per la promozione di tecnologie di propulsione elettrica («bus elettrici» e «battelli elettrici») sono le imprese di trasporto (IT) in possesso di una concessione per il trasporto regolare e professionale di viaggiatori secondo l'articolo 6 della legge del 20 marzo 2009⁷² sul trasporto di viaggiatori (LTV) e che forniscono queste prestazioni con veicoli propri.

⁷¹ RS 951.11

⁷² RS 745.1

Non sono concessi contributi per linee servite in base a un'autorizzazione secondo l'articolo 7 o 8 LTV.

Le IT concessionarie possono trasferire l'esercizio di alcune o tutte le linee a incaricati dell'esercizio mediante un contratto d'esercizio secondo l'articolo 19 dell'ordinanza del 4 novembre 2009⁷³ sul trasporto di viaggiatori (OTV). Gli incaricati che esercitano servizi sulle linee con veicoli propri possono ricevere anch'essi contributi.

L'esecuzione di questo strumento compete all'UFT, al quale devono essere presentate le domande (cpv. 2). L'UFT definirà la procedura in una direttiva. Le domande per la promozione finanziaria devono pervenire all'UFT al più tardi entro la metà dell'anno che precede il previsto conferimento. Anche qui ci si deve attenere all'articolo 26 LSu: è possibile acquistare i veicoli solo se la promozione finanziaria è stata garantita in via definitiva o di principio o se l'UFT, in qualità di autorità competente, ha autorizzato l'acquisto. Per semplificare e standardizzare le domande, l'UFT predisporrà modelli di modulo che saranno pubblicati sulla homepage.

Art. 129c Proprietà dei veicoli promossi

I contributi sono erogati solo ai veicoli utilizzati per la maggior parte nel traffico concessionario, diversamente da un impiego prevalente per corse nel traffico non concessionario, come trasporti scolastici, corse sostitutive di servizi ferroviari o corse charter. Sono oggetto di promozione solo i veicoli di proprietà dell'IT concessionaria o dell'incaricato dell'esercizio. Non sono pertanto erogate promozioni per veicoli a noleggio o di proprietà di società affiliate, società consorelle o società madri. Questa limitazione migliora la trasparenza e assicura l'impiego corretto dei sussidi.

Art. 129d Veicoli promossi

Sono promossi diversi tipi di autobus, inclusi filovie e battelli (cpv. 1). È fondamentale che si tratti di veicoli a propulsione elettrica e che questi veicoli non ne sostituiscano altri già elettrici. La sostituzione di filovie esistenti con altre identiche non sarebbe promossa, perché non comporta alcun passaggio alla propulsione elettrica, salvo il caso in cui i veicoli siano impiegati per servizi su linee o tratti di linee oggi serviti con autobus a motore diesel. Non sono concessi contributi per la sostituzione anticipata di veicoli non ancora completamente ammortizzati (cpv. 2).

Art. 129e Versamento dei mezzi di promozione

L'UFT comunicherà in una direttiva i criteri per l'assegnazione dei mezzi di promozione (ordine di priorità secondo l'articolo 13 LSu). Si prevede che l'UFT, sulla base dell'articolo 41a della legge sul CO₂, stabilisca annualmente l'importo dei costi supplementari per tipo di veicolo nel caso degli autobus. Degli altri mezzi di promozione si terrà conto nella determinazione dei forfait. Nel caso dei battelli si effettua un esame caso per caso. Entro la metà dell'anno precedente l'UFT raccoglie tutte le domande pervenute e ripartisce i mezzi disponibili per un ammontare massimo annuo di 30 milioni tra tutte le domande che soddisfano i criteri. Se le domande superano i mezzi finanziari disponibili, l'assegnazione avverrà in base alla messa in esercizio prevista. I veicoli che in questo modo non riceveranno alcun contributo otterranno la promozione l'anno successivo.

Il versamento dei mezzi di promozione è disciplinato nell'articolo 129e ed è effettuato dopo la presentazione di una prova della messa in esercizio dei veicoli. Si intende in tal modo garantire che non siano erogati mezzi di promozione a veicoli il cui acquisto è stato pianificato ma non portato a termine.

Art. 129f Verifica dell'impiego dei veicoli

L'importo della promozione varia se i veicoli sono impiegati nel traffico regionale viaggiatori ordinato congiuntamente da Confederazione e Cantoni (TRV) o nel restante trasporto in concessione. I veicoli destinati a un impiego prevalente nel traffico non concessionario non hanno diritto alla promozione. Per garantire che i veicoli siano impiegati nello stesso modo indicato nelle domande di promozione, dopo cinque anni deve essere dimostrato l'impiego effettivo. Eventualmente potrà essere chiesta la

restituzione totale o parziale dei mezzi di promozione, qualora i veicoli non siano più prevalentemente utilizzati nel TRV o nel traffico concessionario.

Capitolo 11: Esecuzione

Art. 130 cpv. 1, secondo periodo, 4^{bis}, 7, 8 e 9

I capoversi 4^{bis}, 8 e 9 aggiunti all'articolo 130 definiscono le competenze per diversi strumenti. Secondo il capoverso 4^{bis}, l'assegnazione dei contributi globali per il Programma Edifici (v. art. 104) compete all'UFE. L'esecuzione dell'obbligo di miscelazione (v. art. 92a) e della promozione dei provvedimenti per ridurre le emissioni di gas serra nel trasporto aereo (v. art. 127h–127m) compete all'UFAC (cpv. 8). Dell'esecuzione della promozione di tecnologie di propulsione elettrica (v. art. 129b–129f) è responsabile l'UFT (cpv. 9).

Il capoverso 7 viene modificato sotto il profilo redazionale poiché l'abbreviazione UFAC è già stata introdotta nell'articolo 127h.

Art. 131 cpv. 4 e 5

Per calcolare la quantità totale dei diritti di emissione si tiene conto di tutti i diritti di emissione trasferiti. Al capoverso 4 vengono pertanto aggiunti i rimandi agli articoli 48a, 48b e 48c.

Il capoverso 5 descrive le modalità di computo per il settore dell'utilizzazione del suolo. Nel secondo periodo d'impegno del Protocollo di Kyoto era prescritto per questo settore un sistema di computo basato sulle attività. La Svizzera si era limitata alle attività relative al settore forestale e del legno, poiché i dati disponibili per ulteriori tipi di utilizzazione del suolo non erano sufficienti. Era computabile esclusivamente la prestazione dei pozzi di carbonio eccedente un valore di riferimento per le attività nel settore forestale e del legno⁷⁴. Per contro, conformemente all'Accordo di Parigi si adotta un approccio basato sul terreno, rinunciando all'impiego di valori di riferimento per il computo. La Svizzera intende tenere conto di tutti i tipi di utilizzazione del suolo sull'intera superficie nazionale, così come sono rappresentati nell'Inventario dei gas serra nel settore LULUCF⁷⁵. Il computo non deve più essere effettuato rispetto a un valore di riferimento. Nell'ambito dell'obiettivo emissioni nette pari a zero entro il 2050, il computo rispetto a un valore di riferimento non è efficace perché, applicando un valore di riferimento, si introdurrebbe nel bilancio uno scostamento sistematico da zero.

Art. 132 Indennizzo per i costi d'esecuzione

L'articolo è modificato in linea con le modifiche apportate all'articolo 103a. Secondo la pratica vigente, l'indennizzo dell'1,85 per cento per le spese d'esecuzione si riferisce alle entrate correnti. La percentuale dell'1,85 per cento corrisponde alle disposizioni attuali.

Art. 134 cpv. 1 lett. b e f, e 2

Il capoverso 1 lettera b numero 1 viene aggiornato perché il rilascio di attestati di cui agli articoli 12 e 12a aveva durata limitata fino a fine 2021. Poiché i gestori di impianti possono ora presentare il rapporto di monitoraggio annuo di cui all'articolo 52 o 72 anche tramite il tool COM della Confederazione, il capoverso 1 lettera b numero 3 viene aggiornato e al capoverso 1 lettera f viene aggiunto che l'UFE notifica all'UFAM i dati necessari per esaminare il monitoraggio e l'accordo sugli obiettivi come base dell'impegno di riduzione.

Al capoverso 2 la definizione «La Direzione generale delle dogane» è sostituita con «L'UDSC», dal momento che la designazione «Direzione generale delle dogane» non esiste più.

⁷⁴ Anrechnung des Wald- und Holzsektors gemäss Kyoto-Protokoll. Scheda. UFAM, 7.4.2020. Consultabile all'indirizzo: www.bafu.admin.ch > Temi > Clima > Informazioni per gli specialisti > Strategia e obiettivi della politica climatica > Verifica del raggiungimento degli obiettivi > Verifica obiettivo 2020.

⁷⁵ Inventario svizzero dei gas serra. Consultabile all'indirizzo: www.bafu.admin.ch > Temi > Clima > Dati, indicatori e carte > Dati > Inventario dei gas serra.

Art. 135 lett. d e f, nota a piè di pagina

L'allegato 7 dell'ordinanza sul CO₂ è abrogato (lett. d). La nota a piè pagina relativa alla lettera f è aggiornata con il rimando alla vigente versione del regolamento (CE) n. 748/2009⁷⁶.

Sezione 2g: Disposizioni transitorie concernenti la modifica del 29 settembre 2023*Art. 146y Diritti di emissione per operatori di aeromobili*

L'articolo 146y è abrogato poiché le relative disposizioni non rientrano più in alcun campo d'applicazione.

Sezione 2h: Disposizioni transitorie concernenti la modifica del xx.yy.2025*Art. 146z Partecipazione al SSQE al 1° gennaio 2025*

Se un gestore di impianti si trova a essere assoggettato all'obbligo di partecipazione al SSQE a causa della modifica dell'allegato 6, lo dovrà notificare all'UFAM entro il 1° giugno 2025. La partecipazione al SSQE ha effetto retroattivo al 1° gennaio 2025 (cpv. 1).

I gestori di impianti SSQE che adempiono i requisiti di cui all'articolo 41 possono presentare entro il 1° giugno 2025 domanda di esenzione dall'obbligo di partecipazione al SSQE. L'esclusione ha effetto retroattivo al 1° gennaio 2025 (cpv. 2).

I gestori di impianti SSQE che adempiono i requisiti di cui all'articolo 42 a causa della modifica del 15 marzo 2024 della legge sul CO₂ possono presentare all'UFAM domanda di partecipazione volontaria al SSQE entro il 1° giugno 2025. La partecipazione ha effetto retroattivo al 1° gennaio 2025 (cpv. 3).

Art. 146aa Contenuto dell'impegno di riduzione

Se l'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra o l'obiettivo basato sui provvedimenti si basano su una convenzione sugli obiettivi stipulata prima del 1° gennaio 2025, in deroga all'articolo 66a capoverso 3 si applica la durata di ammortamento attuale massima di quattro anni e di otto anni nel caso di provvedimenti infrastrutturali. La durata d'ammortamento si calcola conformemente alla direttiva dell'UFE⁷⁷.

Art. 146ab Domanda per l'impegno di riduzione nel 2025

I gestori di impianti, che intendono stipulare un impegno di riduzione dal 1° gennaio 2025 e desiderano essere esentati dalla tassa sul CO₂ dovranno presentare entro il 1° settembre 2025 la domanda di cui all'articolo 69 tramite il sistema di informazione e documentazione (CORE) gestito dall'UFAM. Nella domanda devono essere indicate le emissioni di gas serra del 2022 e del 2023.

Art. 146ac Rimborso provvisorio della tassa sul CO₂ nel 2025

L'UDSC può rimborsare provvisoriamente le tasse ai gestori di impianti sempre che siano stati soggetti a un impegno di riduzione fino al 31 dicembre 2024 o al SSQE o che abbiano presentato per tempo all'UFAM una domanda per un impegno di riduzione a partire dal 2025 (cpv. 1). L'UFAM notifica all'UDSC i casi in cui non entra in vigore alcun impegno di riduzione entro fine 2026. In tali casi l'UDSC chiede il rimborso, con gli interessi, della restituzione già effettuata (cpv. 2).

⁷⁶ Regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione, del 5 agosto 2009, relativo all'elenco degli operatori aerei che hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE al 1° gennaio 2006 o successivamente a tale data, che specifica lo Stato membro di riferimento di ciascun operatore aereo, GU L 219 del 22.8.2009, pag. 1; modificata, da ultimo, dal regolamento (UE) 2024/1030, GU L, 2024/1030, 5.4.2024.

⁷⁷ Convenzioni sugli obiettivi concluse con la Confederazione per l'aumento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni di CO₂, direttiva, stato al 1° giugno 2022, allegato 4: Misure speciali. Consultabile all'indirizzo: www.zv-energie.admin.ch > Aiuto.

Art. 146ad Termine di presentazione delle domande di rimborso

Alle domande di restituzione della tassa sul CO₂ ai gestori di impianti presentate entro il 30 giugno 2026 come pure all'utilizzo a scopo non energetico si applicano i termini di presentazione delle domande secondo la normativa vigente.

Art. 146ae Distribuzione alla popolazione e all'economia

I gestori con impegno di riduzione sono esclusi dalla redistribuzione secondo l'articolo 36 capoverso 4 della legge sul CO₂. Tuttavia, per motivi tecnici legati all'esecuzione, questa esclusione non può essere attuata nel 2025 poiché, nel momento in cui le imprese escluse dalla redistribuzione dovrebbero essere notificate alle casse di compensazione, le stesse imprese non sono ancora note. Per questo motivo la redistribuzione all'economia deve essere rinviata al 2026. Quindi, la ripartizione della quota dei proventi spettante all'economia per il 2025, inclusa la compensazione della differenza tra i proventi stimati e quelli effettivi del 2023, avverrà nel 2026 sulla base della massa salariale del 2024 (cpv. 1).

Conformemente alla legislazione in vigore sino a fine 2024, i mezzi rimasti inutilizzati dal Programma Edifici venivano ridistribuiti agli operatori economici nello stesso anno e compensati dopo due anni tra la redistribuzione alla popolazione e agli operatori economici. Ora i mezzi per i quali non sussiste alcun bisogno permanente di una destinazione vincolata vengono ridistribuiti ogni cinque anni (art. 36 cpv. 1 lett. d legge sul CO₂) e non è necessaria alcuna compensazione. Di conseguenza, l'ultima compensazione della redistribuzione alla popolazione dei mezzi rimasti inutilizzati avviene nel 2026, due anni dopo l'ultimo versamento del 2024 (cpv. 2 e 3).

Art. 146af Coefficiente angolare della retta del valore limite e veicoli le cui emissioni sono rilevate in base alla procedura di misurazione per veicoli pesanti

Fino al xx.xx.2025, ai piccoli importatori di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri si applicano per il coefficiente angolare della retta del valore limite (il parametro «a» ora negativo per gli autoveicoli presente nelle formule ai n. 1.1 e 1.2 dell'all. 4a) i valori previsti dal diritto anteriore (cpv. 1).

L'assoggettamento degli autofurgoni e dei trattori a sella leggeri con un peso a vuoto superiore a 2,585 tonnellate che erano finora esclusi (art. 17b e 17c), misurati secondo la procedura di misurazione per veicoli pesanti, entra in vigore solo a partire dal xx.xx.2025.

Allegati**Allegato 2a** Riduzioni delle emissioni o aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio all'estero per le quali non sono rilasciati attestati

Per motivi di protezione dell'ambiente, l'impiego di carbone vegetale all'estero è ora escluso; fa eccezione l'utilizzo nei materiali di costruzione, purché siano soddisfatte le condizioni seguenti (lett. m). I processi di produzione e le proprietà del carbone vegetale impiegato devono essere dimostrati e garantiti (p. es. tramite un certificato EBC⁷⁸). Lo smaltimento dei materiali da costruzione non deve comportare la diffusione di sostanze inquinanti negli ecosistemi. Il Paese ospite deve disporre di direttive corrispondenti.

Nel quadro della pianificazione di progetti o programmi all'estero, la persona richiedente deve garantire una consultazione delle parti interessate nell'attuazione del progetto (n. 3) per poter registrare il proprio progetto in Svizzera. Inoltre, dovrebbe essere garantito un facile accesso alla possibilità di fornire un riscontro sull'attuazione del progetto, fintantoché il progetto è in corso. Questa procedura partecipativa non sostituisce direttive esistenti nello Stato partner che devono essere tassativamente rispettate e riprese nelle informazioni trasmesse all'organismo di convalida. Il formato della consultazione precedente alla convalida e la tipologia della possibilità di fornire un riscontro definita devono essere scelti dalla persona richiedente in funzione del contesto, se lo Stato partner non ha già emanato direttive. I requisiti degli Stati partner relativi a tali consultazioni sono di principio accettati dalla Svizzera. La

⁷⁸ [EBC and WBC guidelines & documents \(european-biochar.org\)](https://european-biochar.org/)

possibilità di fornire un riscontro deve consentire alle parti interessate, per tutta la durata del progetto, di mettersi in contatto con la persona richiedente e con l'attore incaricato dell'attuazione sul posto, nonché di esprimere eventuali preoccupazioni connesse all'attuazione del progetto. L'identificazione delle parti interessate è specifica per progetto e compito dello sviluppatore di progetti. Nel caso di progetti relativi a stufe da cucina efficienti, per esempio, gli utenti di queste stufe, gruppi di donne ma anche l'industria locale sono parti interessate importanti. In un progetto relativo a bus elettrici, invece, le possibili parti interessate sono gli utenti della strada, eventuali residenti e la piccola impresa artigiana locale. Consultare e coinvolgere in modo adeguato le parti interessate è una prassi abituale nei meccanismi di certificazione previsti dall'UNFCCC e dagli standard di certificazione indipendenti. Le procedure partecipative aumentano la comprensione, da parte della persona richiedente, delle esigenze e delle preoccupazioni di tutte le parti interessate e possono così migliorare la qualità e l'accettazione del progetto.

I risultati di detta consultazione devono essere riassunti nella descrizione del progetto (art. 6 cpv. 2 lett. n n. 3).

Allegato 3 Riduzioni delle emissioni o aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio in Svizzera per le quali non sono rilasciati attestati

La lettera b è precisata. Le tecnologie devono corrispondere a uno stadio di sviluppo avanzato: occorre dimostrare che almeno la fattibilità tecnica è provata e la tecnologia è applicabile nella pratica. La tecnologia è attualmente oggetto di discussioni negli ambienti specialistici (scientifici) e la sua applicazione è accettata o è stata impiegata con successo in condizioni geografiche equivalenti e in misura analoga.

Con la messa in esercizio del registro GO, in quest'ultimo deve essere comprovato l'utilizzo di combustibili e carburanti rinnovabili (lett. c). La modifica formale assicura in tal modo che, oltre a evitare doppi conteggi tra diversi strumenti della politica climatica, le esigenze ecologiche di cui all'articolo 35d LPAmb sono rispettate. Tali esigenze ecologiche sono definite nell'ordinanza sull'immissione sul mercato di combustibili e carburanti rinnovabili o a basso tenore di emissioni (OCoCr). Queste esigenze sono ora determinanti per l'impiego di combustibili e carburanti biogeni nell'ambito di progetti di compensazione e sostituiscono i requisiti ecologici e sociali qui attualmente indicati in relazione ai carburanti biogeni di cui all'articolo 12b della legge sull'imposizione degli oli minerali (LIOm). Trattandosi solo di una modifica formale, a partire dall'entrata in vigore dell'ordinanza deve essere attuata da tutti i progetti di compensazione registrati. L'impiego di idrogeno non deve più essere escluso di principio, ma è consentito nell'ambito dell'impiego di combustibili e carburanti rinnovabili, come definito nella lettera c. Per questo motivo la lettera e può essere abrogata.

L'elettrificazione per il calore di processo può ora essere attestata anche all'esterno delle pompe di calore, a condizione che l'energia elettrica utilizzata provenga da fonti rinnovabili (lett. f). La prova a tal fine necessaria può essere costituita da un contratto di acquisto per energia elettrica rinnovabile e dalla convalida delle garanzie di origine o dalla produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili nell'ambito del progetto.

La lettera g resta invariata. Per sottoutilizzo s'intende, per esempio, che i boschi sensibili al clima non sono utilizzati in linea con l'adattamento ai cambiamenti climatici.

I progetti o i programmi con carbone vegetale sono inoltre ammessi solo se sono in grado di provare un'autorizzazione per l'impiego come concime rilasciata dall'Ufficio federale dell'agricoltura e se rispettano il dosaggio massimo consentito (lett. h n. 1). Le norme concernenti l'autorizzazione del carbone vegetale si trovano nella descrizione delle categorie di materiali costituenti (CMC) nell'allegato 2 dell'ordinanza del 1° novembre 2023⁷⁹ sui concimi (OCon). Il carbone vegetale può essere utilizzato come CMC 14 «materiali di pirolisi e gassificazione». Le disposizioni concernenti le sostanze inquinanti e la quantità di apporto massima sono definite nell'allegato 2.6 dell'ordinanza del 18 maggio 2005⁸⁰ sulla riduzione dei rischi inerenti ai prodotti chimici (ORRPChim). Il carbone vegetale

⁷⁹ RS 916.171

⁸⁰ RS 814.81

può inoltre continuare a essere impiegato come materiale di costruzione in un progetto di compensazione. I processi di produzione e le proprietà del carbone vegetale impiegato devono però rispettare, nell'ottica della prevenzione, le disposizioni della LPAmb (lett. h n. 2). La qualità del carbone vegetale deve essere dimostrata e garantita (p. es. tramite un certificato EBC). Se il legno è usato come materia prima, nell'ottica della strategia climatica occorre assicurare che sia garantita un'utilizzazione del legno a lungo termine e che la produzione di carbone vegetale non sia in concorrenza con percorsi di utilizzazione di maggior valore.

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

L'allegato 3a dell'ordinanza sul CO₂ definisce, nel caso di un nuovo utilizzatore di calore, un metodo vincolante per il calcolo della riduzione delle emissioni che, grazie a un fattore di emissione forfettario, prescrive l'evoluzione di riferimento dell'intensità specifica di CO₂ del calore fornito (n. 3.4). Questo fattore forfettario ($FE_{wv,y,z}$) è stato ridotto, dal momento che la quota dell'approvvigionamento di calore rinnovabile nel riferimento aumenta. Ciò è dovuto al progresso tecnico e ai numerosi strumenti della legislazione climatica a livello di Confederazione, Cantoni e Comuni.

Ai numeri 3.4 e 3.5, nella definizione dei parametri $EP_{SSQE,y}$, è indicato che questo parametro ha il valore dei diritti emissione assegnati per la fornitura di calore nel corso dell'anno.

Allegato 4a Calcolo dell'obiettivo di emissione individuale

Il calcolo dell'obiettivo di emissione individuale per tutti i tipi di veicoli è tuttora descritto in dettaglio nell'allegato 4a. In seguito all'aggiunta del numero riguardante i veicoli pesanti (n. 3) come pure alla nuova classificazione e alla parziale modifica dei parametri del numero 1, l'allegato 4a viene totalmente riveduto.

Al numero 1.3 dell'allegato 4a gli obiettivi (z) e i coefficienti (a) sono aggiornati secondo la revisione della legge sul CO₂ o secondo il regolamento UE modificato⁸¹. Considerato il coefficiente angolare negativo della retta del valore limite, alle automobili pesanti e ai parchi di automobili è associato un obiettivo più basso, quindi più ambizioso. Per i piccoli importatori di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri, che devono versare un'eventuale sanzione prima della messa in circolazione del veicolo (art. 35 cpv. 1^{bis}), fino all'entrata in vigore della presente ordinanza si applicano per il coefficiente angolare della retta del valore limite (a) i valori previsti dal diritto anteriore (art. 146a^f). A partire dal 2025 la retta del valore limite per autofurgoni e trattori a sella leggeri di cui al numero 1 è divisa in due in analogia a quanto previsto dalla normativa UE: per i veicoli eccezionalmente pesanti o per i parchi veicoli si applica il coefficiente più ripido secondo i dati base UE 2021, per i veicoli leggeri al di sotto della media tale coefficiente è gradualmente ridotto dal 2025 e dal 2030, analogamente all'obiettivo per le automobili⁸². In tal modo, sia i parchi veicoli molto leggeri che quelli molto pesanti avranno un obiettivo leggermente più vantaggioso rispetto a un coefficiente medio. In sede di esecuzione, per i veicoli concreti si utilizzano i pesi di cui all'articolo 7 capoverso 1 OETV.

Il numero 3 contiene la formula per il calcolo dell'obiettivo di emissione per i veicoli pesanti. Conformemente alle pertinenti disposizioni dell'UE, l'obiettivo è calcolato in base ai sottogruppi. I valori iniziali per il calcolo dell'obiettivo in grammi di CO₂ per tonnellata-chilometro sono definiti a livello di settore per ciascun sottogruppo (n. 3.2)⁸³. L'obiettivo per i parchi veicoli nuovi è calcolato su tale base sotto forma di cifra unica per ogni importatore, utilizzando le quote di sottogruppo del proprio parco

⁸¹ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (rifusione), GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13 e decisione di esecuzione (UE) 2023/1623 della Commissione, del 3 agosto 2023, che specifica i valori relativi ai risultati raggiunti dai costruttori e dai raggruppamenti di costruttori di autovetture nuove e di veicoli commerciali leggeri nuovi per l'anno civile 2021 e i valori da utilizzare per il calcolo degli obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2025, a norma del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio e che rettifica la decisione di esecuzione (UE) 2022/2087, versione secondo GU L 200 del 10.8.2023, pag. 5.

⁸² Cfr. nota a piè di pagina 83.

⁸³ Cfr. l'art. 1 e l'all. I n. 3 del regolamento (UE) 2019/1242 e la decisione di esecuzione (UE) 2021/781 della Commissione, v. note 16 e 17.

veicoli nuovi nell'anno in questione e i fattori di ponderazione fissi per il chilometraggio e il carico utile conformemente al regolamento (UE) 2019/1242.

Allegato 4b Riduzione delle emissioni di CO₂ mediante l'impiego di carburanti sintetici rinnovabili

Il nuovo allegato 4b mostra in formule come si calcola la riduzione di CO₂ ottenuta mediante l'utilizzo di carburanti sintetici rinnovabili (art. 11a legge sul CO₂ e art. 26b ordinanza sul CO₂).

Allegato 4c Calcolo delle emissioni di CO₂

Il nuovo allegato 4c mostra in formule, per tutti i tipi di veicoli, come si calcolano le emissioni di CO₂ determinanti in applicazione degli articoli 17 e seguenti dell'ordinanza sul CO₂.

Dato che, per i veicoli pesanti, nel calcolo delle emissioni di CO₂ determinanti si tiene conto del fattore di ponderazione del rispettivo sottogruppo (MPWsg), l'allegato 4c contiene una formula per il calcolo delle emissioni di CO₂ determinanti anche per i singoli veicoli.

Allegato 6 Gestori di impianti con obbligo di partecipazione al SSQE

Sono aggiornate diverse attività che vincolano alla partecipazione al SSQE. All'allegato 6 sono inoltre aggiunti i punti relativi alla cattura del CO₂, al trasporto del CO₂ mediante impianti stazionari e allo stoccaggio geologico del CO₂ nel sottosuolo (n. 27, 28 e 29). La condizione qui prevista è che il CO₂ provenga da impianti situati nel SSQE. Queste modifiche avvengono di pari passo con la normativa dell'Unione europea relativa al SSQE, al quale è collegato il SSQE svizzero.

Allegato 7 Attività che autorizzano alla partecipazione al SSQE o all'esenzione dalla tassa con un impegno di riduzione

L'allegato è abrogato. I requisiti relativi a un impegno di riduzione sono ora definiti nell'articolo 66.

Allegato 8 Calcolo della quantità massima di diritti di emissione disponibili per i gestori di impianti nel SSQE e calcolo della quantità in circolazione

La quantità massima dei diritti di emissione disponibili per i gestori di impianti nel SSQE di cui al numero 1 non è più ridotta del 2,2 per cento all'anno, ma del 4,3 per cento negli anni dal 2025 al 2027 e del 4,4 per cento negli anni dal 2028 al 2030. Dal momento che l'Unione europea ridurrà del 4,3 per cento la quantità di diritti di emissione disponibili nel SSQE dell'UE già a partire dal 2024, per il 2025 si avrà un'ulteriore riduzione del 2,1 per cento. Tale riduzione è inclusa nei fattori 0,717 (per il periodo 2025–2027) e 0,588 (per il periodo 2028–2030) in aggiunta alla riduzione delle quantità disponibili già avvenuta dall'introduzione del SSQE in Svizzera nel 2013. Le modifiche sono in linea con la normativa dell'UE relativa al SSQE al fine di mantenere il collegamento tra i due SSQE.

Allegato 12 Impiego diretto della geotermia per la produzione di calore

Non è apportato alcun cambiamento al principio di funzionamento degli strumenti di sostegno all'impiego diretto della geotermia per la produzione di calore. Nell'allegato 12 sono state apportate solamente modifiche minori, principalmente di natura linguistica.

Allegato 12a Sfruttamento delle risorse idrotermali utilizzabili indirettamente per la produzione di calore se, dopo una prima perforazione esplorativa, risulta impossibile un impiego diretto

L'allegato 12a applica ai contributi per lo sfruttamento in caso di impiego indiretto della geotermia per la produzione di calore lo stesso principio dei contributi erogabili in caso di impiego diretto. Nell'allegato sono state introdotte specifiche per l'impiego indiretto, in particolare per quanto riguarda l'ammissibilità dei costi.

Allegato 15 Calcolo della quantità massima di diritti di emissione disponibili e della quantità di diritti di emissione da assegnare a titolo gratuito per gli operatori di aeromobili

L'allegato 15 viene integrato. In esso è descritto il calcolo della quantità massima disponibile di diritti di emissione e della quantità di diritti di emissione da assegnare a titolo gratuito per gli operatori di aeromobili fino al 2030.

Al numero 1.2.3 è aggiunto il calcolo della quantità massima di diritti di emissione disponibili per gli aeromobili («Cap per la navigazione aerea», di seguito denominato «Cap») per gli anni 2026 e 2027 (Cap₂₀₂₆ e Cap₂₀₂₇). Il calcolo, incluso il fattore di riduzione lineare applicabile del 4,3 per cento (in riferimento al Cap₂₀₂₀), rimane invariato rispetto agli anni 2024 e 2025.

Al numero 1.2.4 è specificato come calcolare il Cap negli anni dal 2028 al 2030. In sintonia con le regole definite nel SSQE dell'UE, a partire dal 2028 si applica il fattore di riduzione lineare del 4,4 per cento. Il Cap è calcolato sulla base del limite massimo delle emissioni per il 2027 e del fattore di riduzione annuale del 4,4 per cento rispetto al 2020.

Secondo l'articolo 19a capoverso 4 della legge sul CO₂, a partire dal 2026 i diritti di emissione per gli operatori di aeromobili non saranno più assegnati a titolo gratuito. Il Consiglio federale può prevedere deroghe per l'impiego di carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni. I cosiddetti «diritti di emissione SAF» non sono ancora introdotti per il 2025, poiché l'attuazione richiede ulteriori lavori preliminari. L'introduzione di questo strumento sarà presa in esame a partire dal 2026.

Allegato 16 Requisiti relativi al piano di monitoraggio

L'allegato 16 numero 2 definisce i requisiti relativi al piano di monitoraggio degli operatori di aeromobili. In sintonia con le regole definite nel SSQE dell'UE, a partire dal 2025 gli operatori di aeromobili dovranno riportare gli ulteriori effetti climateranti nell'ambito del proprio obbligo di rendicontazione (art. 20 cpv. 2 legge sul CO₂). Tale obbligo riguarda tutti i voli che decollano o atterrano in Svizzera. Nel piano di monitoraggio devono ora essere descritte le modalità di rilevamento degli ulteriori effetti climateranti al fine di rappresentare l'impatto climatico. Il metodo per la determinazione degli ulteriori effetti climatici si basa sulle prescrizioni del SSQE dell'UE. A tal fine è modificata la numerazione dell'attuale numero 2.1.

Nel traffico aereo hanno un effetto sul clima le emissioni di CO₂, ma non solo. Ulteriori effetti climatici possono derivare dall'emissione di ossidi di azoto (NO_x), particelle di fuliggine e composti ossidati dello zolfo, oltre all'azione del vapore acqueo, inclusa la formazione di scie di condensazione. Per garantire che siano rilevati anche questi ulteriori effetti climatici, sono aggiunte la lettera b al numero 2.1 e la lettera g al numero 2.2. La metodologia è retta dalle disposizioni dell'UE, che saranno disponibili in dettaglio solamente a fine agosto 2024. A questo scopo sarà possibile apportare precisazioni all'ordinanza dopo la procedura di consultazione.

Con l'introduzione dell'obbligo di miscelazione di carburanti a basso tenore di emissioni e rinnovabili (art. 28f legge sul CO₂) si può presupporre che anche per i voli che rientrano nel campo d'applicazione del SSQE aumenterà l'impiego di tali carburanti. Il piano di monitoraggio deve assicurare che la quantità di carburanti a basso tenore di emissioni e rinnovabili possa essere determinata con la massima precisione possibile per i voli che rientrano nel SSQE. Per questo motivo al numero 2.2 è aggiunta la lettera f. L'operatore di aeromobili deve descrivere nel piano di monitoraggio in che modo, in caso di impiego di carburanti per aviazione a basso tenore di emissioni e rinnovabili e in particolare di miscele di carburanti, intende determinare la quota di carburanti a basso tenore di emissioni e rinnovabili. I metodi a tal fine ammessi sono gli stessi previsti nel SSQE dell'UE.

Una miscela di carburanti è un carburante contenente sia carburanti rinnovabili o a basso tenore di emissioni sia carburanti fossili. Nel caso di una miscela di carburanti, gli operatori di aeromobili possono dichiarare la percentuale rinnovabile o a basso tenore di emissioni con una quota fossile del 100 per cento oppure possono determinare la quota secondo il metodo scelto.

Il numero 3 stabilisce il calcolo delle emissioni di CO₂ dei voli interessati. Nel SSQE i carburanti rinnovabili possono essere computati con un fattore di emissione pari a zero tonnellate di CO₂ per tonnellata di carburante, se tali carburanti soddisfano determinati requisiti. Per carburanti rinnovabili nel SSQE si intendono carburanti ottenuti da biomassa (come in passato) o utilizzando altre fonti

energetiche rinnovabili (adesso). Al numero 3.3 potrebbero in futuro essere indicati altri carburanti, sempre che siano computabili con un fattore di emissione pari a zero anche nel SSQE dell'UE.

Per armonizzare la terminologia, al numero 3.3 lettera a si precisa l'espressione «combustibili da biomassa», che diventa ora «combustibili rinnovabili da biomassa». La quota biogena rinnovabile può tuttora essere valutata con un fattore di emissione pari a zero tonnellate di CO₂ se il combustibile soddisfa i criteri di sostenibilità di cui all'articolo 29 della direttiva (UE) 2018/2001/CE⁸⁴ modificata da ultimo dalla direttiva (UE) 2023/2413 (direttiva sull'energia da fonti rinnovabili, RED III).

Al numero 3.3 lettera b è aggiunto che il fattore di emissione dei combustibili sintetici rinnovabili è pari a zero. Il combustibile sintetico rinnovabile deve soddisfare i requisiti di cui all'articolo 29a della direttiva RED III.

Aggiungendo il numero 3.4 si assicura che si tiene correttamente conto dei combustibili con un fattore di emissione pari a zero nella determinazione del fattore di emissione di una miscela di carburanti.

Allegato 17 Requisiti posti al rapporto di monitoraggio

Al numero 1.1 lettere g e h è stabilito che occorre provare le quote di biomassa dei vettori energetici e dei materiali che sono attuati nei processi. Con la norma di cui alla lettera g si assicura che al gestore di impianti nel SSQE viene assegnata la quantità corrispondente di garanzie di origine nel registro GO (v. commenti relativi al cap. 7a). In aggiunta, con la lettera h viene definita la pratica attuale per le sostanze che non sono gestite nel registro GO, secondo cui è possibile applicare un fattore di emissione pari a zero per il calcolo dell'obbligo di pagare la tassa di cui all'articolo 55 capoverso 1 dell'ordinanza sul CO₂ solo se è dimostrato che il carbonio presente nelle emissioni di CO₂ generate proviene dal ciclo naturale.

Il numero 2.1 lettera f viene quindi precisato specificando che, nel rapporto di monitoraggio, devono essere riferiti tutti i tipi di carburanti e i consumi corrispondenti, anche se per i combustibili rinnovabili non si devono dichiarare emissioni di CO₂.

Al numero 2.1 viene inoltre aggiunta la lettera j poiché, a partire dal 2025, nel rapporto di monitoraggio annuale dei gestori di aeromobili, oltre al CO₂ deve essere indicato anche l'effetto climatico delle ulteriori emissioni climalteranti. A tal fine l'operatore dell'aeromobile o un'altra organizzazione idonea (p. es. Eurocontrol) raccolgono almeno i dati tridimensionali della traiettoria di volo dei vari aeromobili come pure l'umidità e la temperatura ambientali. Con un modello di calcolo conforme alle regole vigenti nel SSQE dell'UE, partendo da questi dati si calcolano infine i CO₂eq per volo o eventualmente un intervallo di CO₂eq per volo e li si riporta nel rapporto di monitoraggio annuale per ogni coppia di aerodromi. L'onere supplementare per i gestori di aeromobili deve essere mantenuto quanto più basso possibile. Maggiori indicazioni sui modelli di calcolo previsti dall'UE e sul formato del rapporto sono attese per fine agosto 2024. A questo scopo sarà possibile apportare precisazioni all'ordinanza dopo la procedura di consultazione.

Al numero 2.2 la nota a piè pagina viene aggiornata con il rimando alla vigente versione del regolamento di esecuzione (CE) n. 2018/2066⁸⁵.

Al numero 2.3 sono indicate disposizioni particolari per l'utilizzo di carburanti con fattore di emissione pari a zero. In tal modo le disposizioni vigenti sono precisate e integrate al fine di poter garantire la rendicontazione il più possibile precisa delle quantità di carburanti con fattore di emissione pari a zero. Con le aggiunte seguenti si tiene inoltre in considerazione l'introduzione del registro GO che entrerà in funzione a partire dal 1° gennaio 2025.

⁸⁴ Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (rifusione), GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82; modificata da ultimo dalla direttiva (UE) 2023/2413, GU L, del 2023/2413, 31.10.2023.

⁸⁵ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione, del 19 dicembre 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica il regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione, GU L 334 del 31.12.2018, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/2122, GU L, 2023/2122, 18.10.2023.

Con il metodo scelto nel piano di monitoraggio (all. 16 n. 2.2 lett. f), il gestore dell'aeromobile stabilisce con la massima precisione possibile la quantità di carburanti con fattore di emissione pari a zero. Se viene fatto rifornimento per un determinato volo, la quantità di carburanti rinnovabili può essere calcolata per esempio sulla base di un bilancio di massa dei carburanti acquistati. Se vengono compiuti diversi voli consecutivi senza effettuare alcun rifornimento, l'operatore dell'aeromobile dovrà suddividere la quantità dei carburanti per l'aviazione rinnovabili e associarli ai voli in proporzione alle emissioni calcolate tramite il fattore di emissione secondo l'allegato 16 numero 3.2. Se non è possibile assegnare fisicamente i carburanti a un determinato volo, la quota rinnovabile può essere calcolata in base a fatture relative all'acquisto di carburanti (n. 2.3.1).

Al numero 2.3.3 è stabilito che, nella valutazione dei valori soglia per la partecipazione al SSQE, occorre tenere in considerazione la qualifica di emittitore di entità ridotta e l'esenzione dall'obbligo di verifica per i carburanti rinnovabili con i fattori di emissione di cui all'allegato 16 numero 3.2.

Con il numero 2.3.2 e il numero 2.3.4 lettere a e b si assicura che le quantità di carburanti fatte valere con fattore di emissione pari a zero sono correttamente assegnate ai voli che rientrano nel SSQE, anche se non si effettua alcun rifornimento fisico con carburante rinnovabile. Non ha importanza a quale aerodromo svizzero viene fisicamente fornito il carburante. I gestori di aeromobili devono assegnare le quantità acquistate di carburanti rinnovabili ai voli che rientrano nel SSQE della Svizzera secondo il principio di proporzionalità, in linea con le regole del SSQE dell'UE. Ciò avviene attribuendo i carburanti rinnovabili ai voli che rientrano nel SSQE proporzionalmente alla quota di emissioni SSQE in rapporto alle emissioni complessive del gestore a partire dalla Svizzera (n. 2.3.2).

Nel caso delle miscele di carburanti utilizzate per il rifornimento, la quota rinnovabile ammissibile è disciplinata in base alle norme internazionali. Se il limite superiore della miscelazione per un determinato carburante rinnovabile è per esempio il 50 per cento, la quota fatta valere dal gestore dell'aeromobile sulle coppie di aerodromi non deve superare questo limite superiore (n. 2.3.4 lett. a).

Il numero 2.3.4 lettera b stabilisce che i gestori di aeromobili che fanno valere carburanti per l'aviazione con un fattore di emissione pari a zero provvedono affinché la quantità corrispondente di garanzie di origine nel registro GO sia di regola attribuita al SSQE dal fornitore di carburanti per l'aviazione. Un lotto di carburanti rinnovabili attribuito al SSQE non deve essere già stato fatto valere né in un rapporto precedente né da qualcun altro o in un altro sistema di riduzione dei gas serra come per esempio CORSIA («Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation»).

Allegato 18 Verifica dei rapporti di monitoraggio degli operatori di aeromobili e dei requisiti posti all'organismo di controllo

Al numero 4.1 lettera b la nota a piè pagina viene aggiornata con il rimando alla vigente versione del regolamento di esecuzione (UE) n. 2018/2067, aggiornato nell'ambito della revisione della direttiva 2003/87/CE dell'UE (v. nota a piè pagina art. 52 cpv. 5). Al momento della consultazione degli uffici l'ultima versione non è ancora nota.

Allegato 19 Stoccaggio e sequestro chimico di CO₂

Per lo stoccaggio o il legame chimico del carbonio deve tuttora essere garantita la permanenza (n. 1.1).

La permanenza dello stoccaggio di carbonio deve essere verificata ogni anno. Le perdite nello stoccaggio devono essere segnalate nel monitoraggio dell'anno nel quale si verificano, nello strumento nel quale è stato computato lo stoccaggio (p. es. strumento di compensazione, SSQE) e le emissioni di CO₂ devono essere segnalate (n. 1.2). Lo stesso dicasi per le perdite durante il trasporto di CO₂ catturato (n. 1.3).

Lo stoccaggio geologico del carbonio nel sottosuolo deve avvenire in un sito di stoccaggio in Svizzera approvato dalle autorità competenti e iscritto a registro fondiario oppure in un sito di stoccaggio all'estero approvato ai sensi della direttiva 2009/31/CE⁸⁶ (n. 1.4).

Modifica di altri atti normativi

Le modifiche di altri atti normativi sono disciplinate nell'allegato 20.

1. Ordinanza del 9 giugno 2017⁸⁷ sul Registro federale degli edifici e delle abitazioni

Art. 4 lett. f

Alla lettera f, la collaborazione dell'UST viene integrata con gli uffici dell'energia e dell'ambiente di Confederazione, Cantoni e Comuni, poiché questa collaborazione è fondamentale per le caratteristiche energetiche e ambientali nel REA.

Art. 8 cpv. 2 lett. l

Alla lettera l si specifica che anche le caratteristiche di cui all'articolo 16a dell'ordinanza sul CO₂ devono essere riportate nel catalogo delle caratteristiche del REA e segnalate dai servizi corrispondenti.

2. Ordinanza del 20 novembre 1996⁸⁸ sull'imposizione degli oli minerali

Sostituzione di un'espressione

Per armonizzare la terminologia con la LPAmb, nell'ambito della modifica della legge sul CO₂ il termine «biogeno» presente nella LIOM viene sostituito con il termine «rinnovabile», che continua a includere anche combustibili e carburanti sintetici rinnovabili. La medesima modifica è ora effettuata anche a livello di ordinanza.

Art. 19h cpv. 1, primo periodo

La disposizione viene modificata in base alla proroga al 31 dicembre 2030 delle agevolazioni fiscali per i carburanti rinnovabili decisa dal Parlamento nell'ambito della revisione della legge sul CO₂. Per motivi di economia amministrativa e per il fatto che le agevolazioni fiscali sono di per sé di durata determinata, le decisioni corrispondenti non avranno più durata limitata a quattro anni ma, nel rispetto delle condizioni, avranno validità dalla data della decisione fino alla scadenza dell'agevolazione fiscale a fine 2030.

Art. 49 Genere e portata

In seguito all'abrogazione parziale della restituzione dell'imposta sugli oli minerali alle imprese di trasporto concessionarie, l'articolo 49 è adeguato al 1° gennaio 2026. È stabilito che la restituzione è effettuata solo per le corse al di fuori del traffico locale (cpv. 1 lett. a) e per le corse con battelli (cpv. 1 lett. b e c). Il traffico locale comprende le linee concessionarie che servono al collegamento capillare di località. Di regola include linee che non distano più di 1,5 chilometri dal punto di raccordo più vicino con il resto della rete dei trasporti pubblici⁸⁹. Ne consegue che, per esempio, la linea AutoPostale 100 (Berna - Wohlen - Dettingen - Aarberg) continua ad avere diritto alla restituzione. La procedura di restituzione continua a basarsi sul principio dell'autodichiarazione, vale a dire che le imprese di trasporto in concessione provvedono in autonomia a separare le linee concessionarie da loro gestite. L'UFT competente del rilascio delle concessioni decide definitivamente sulle controversie (cpv. 2).

⁸⁶ Direttiva 2009/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativa allo stoccaggio geologico di biossido di carbonio e recante modifica della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, delle direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE e 2008/1/CE e del regolamento (CE) n. 1013/2006, modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2018/1999, GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1.

⁸⁷ RS **431.841**

⁸⁸ RS **641.611**

⁸⁹ Fonte: Unione dei trasporti pubblici (UTP).

A partire dal 1° gennaio 2030 la restituzione dell'imposta sarà possibile solamente se le imprese di trasporto concessionarie dimostrano che, per le linee corrispondenti, non è possibile per motivi topografici passare ai veicoli con tecnologia di propulsione rinnovabile neutra in termini di CO₂. L'UFT valuterà le prove corrispondenti.

L'articolo anticipa inoltre due modifiche originariamente previste nell'ambito della revisione in corso della legge sulle dogane: secondo il diritto vigente il DFF stabilisce le corse aventi diritto alla restituzione. Con la nuova normativa questa competenza è spostata a livello di Consiglio federale (cpv. 1–3). Inoltre, si rinuncia all'attuale distinzione relativa all'importo della restituzione per motivi ecologici. Nel 2019 l'UFAM ha verificato l'effetto dei filtri antiparticolato negli autobus di linea e, nel suo rapporto del 4 febbraio 2020 all'ex Amministrazione federale delle dogane, giunge alla conclusione che l'effetto incentivante previsto con la restituzione differenziata è stato di gran lunga raggiunto. I veicoli senza filtro antiparticolato vengono oggi praticamente impiegati solo per corse di rinforzo e corse analoghe, ma non sono praticamente più utilizzati nell'esercizio conforme all'orario. Inoltre, nel prossimo futuro i veicoli ancora presenti scompariranno per obsolescenza. Queste motivazioni giustificano la rinuncia alla differenziazione della restituzione per motivi ecologici (cpv. 4; la corrispondente disposizione dell'attuale cpv. 2 viene stralciata).

L'importo della restituzione continua a essere calcolato nello stesso modo. La disposizione viene spostata dall'attuale capoverso 1 al capoverso 5. Il DFF continua a fissare le aliquote d'imposta ridotte (ora cpv. 6).

Disposizioni transitorie della modifica del GG MM 2025

Con il capoverso 1 le agevolazioni fiscali di durata determinata decise prima dell'entrata in vigore del GG MM 2025 vengono prorogate fino al 31 dicembre 2030. Sulla base della disposizione transitoria della modifica del 25 ottobre 2023⁹⁰ rientrano in questa normativa sia le agevolazioni fiscali prorogate fino a fine 2024 sia le nuove agevolazioni fiscali. Senza una proroga, le stesse agevolazioni fiscali dovrebbero essere richieste nuovamente presentando domanda e valutate e decise dalla Confederazione. Tramite controlli aziendali basati sul rischio in Svizzera e controlli a campione all'estero in base all'articolo 12c capoverso 3 della LIOm è possibile contrastare un eventuale rischio di abuso.

Il capoverso 2 assicura che i carburanti consumati dalle imprese di trasporto concessionarie nel traffico locale fino al 31 dicembre 2025 potranno beneficiare della restituzione anche se la domanda di restituzione viene presentata solamente dopo l'abrogazione della restituzione nel traffico locale.

3. Ordinanza dell'...⁹¹ sulle indennità e la presentazione dei conti nel traffico regionale viaggiatori

Art. 58a Principio

Per la promozione del trasporto ferroviario transfrontaliero di viaggiatori è stato concesso un credito d'impegno pluriennale pari al massimo a 30 milioni di franchi all'anno. Con questi mezzi devono essere concessi contributi d'esercizio e contributi d'investimento.

Art. 58b Priorità nella promozione

La promozione finanziaria deve consentire in primo luogo nuovi collegamenti notturni dotati per tutto l'anno di carrozze con posti a sedere, vagoni letto e cuccette, incentivando in particolare le offerte che consentono di massimizzare i viaggiatori-chilometro nel trasporto transfrontaliero.

Se sono disponibili mezzi sufficienti, possono essere finanziate anche ulteriori offerte:

⁹⁰ RU 2023 629

⁹¹ RS 745.16 Le modifiche si riferiscono alle disposizioni previste nel quadro della revisione totale dell'OITRV. La documentazione relativa alla consultazione è consultabile all'indirizzo: www.fedlex.admin.ch > Procedure di consultazione > Pagina iniziale Procedure di consultazione > termine della ricerca: Modifiche d'ordinanza conseguenti alla revisione della legge sul trasporto di viaggiatori / revisione totale dell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV).

- treni notturni stagionali: in particolare nei mesi estivi in direzione del Mare Mediterraneo, come avveniva già negli anni scorsi (p. es. l'«Adria Express» verso Ancona);
- treni diurni e notturni solo con carrozze con posti a sedere: queste offerte notturne esistono in alcuni casi all'estero, ma sono meno interessanti rispetto alle offerte con vagoni letto e cuccette e pertanto sono meno prioritarie;
- aumento dell'attrattiva di offerte già esistenti, sia notturne che diurne. Sarebbero ipotizzabili, per esempio, contributi all'esercizio di veicoli supplementari o rimodernati;
- contributi d'investimento, se gli investimenti sono prevalentemente finalizzati al trasporto transfrontaliero di viaggiatori, per esempio nel settore della distribuzione di titoli di trasporto internazionali, in presenza di un'urgente necessità d'intervento, per lo sviluppo di un sistema di vendita internazionale o anche in impianti fissi (strutture speciali per lo sdoganamento per i controlli doganali e al confine).

Le offerte devono essere impostate in modo da presentare una redditività adeguata dopo la scadenza del programma di promozione e poter essere portate avanti dai gestori per proprio conto. In tal senso la promozione finanziaria deve essere intesa come finanziamento iniziale.

Secondo il messaggio del Consiglio federale, la promozione deve essere formulata in modo da evitare ove possibile di incentivare una maggiore mobilità; per questo motivo non si deve favorire una riduzione diretta dei prezzi per i clienti, per esempio sotto forma di prezzi risparmio. Non è tuttavia escluso che la promozione finanziaria determini offerte interessanti in termini di prezzi, il che è perfettamente in linea con la promozione.

Art. 58c Requisiti

Possono ricevere contributi le IT che gestiscono il trasporto transfrontaliero di viaggiatori per sezioni di tratte in Svizzera sulla base di una concessione, per il trasporto esclusivamente transfrontaliero sulla base di un'autorizzazione secondo l'articolo 8 LTV o sulla base di un trattato internazionale.

Le IT devono avere esperienza nel trasporto transfrontaliero o come gestori di treni notturni. Non sono pertanto concessi contributi alle IT che non sono ancora operative nel trasporto ferroviario transfrontaliero di viaggiatori. Per i treni notturni vengono accordati contributi solo alle IT che hanno esperienza in questo ambito. In ogni caso l'IT non deve già essere operante in Svizzera (cpv. 1).

Un requisito per la concessione di una promozione da parte della Confederazione è il conseguimento di un valore aggiunto nelle offerte per i consumatori in Svizzera. Ne consegue che, nel caso delle offerte a partire dalle stazioni di confine, occorre verificare se sussista in Svizzera un interesse sufficientemente grande per una promozione finanziaria. Nella maggior parte dei casi dovrebbe essere così. La situazione potrebbe non essere necessariamente tale nel caso di un allungamento dei collegamenti esistenti all'estero fino alla stazione di confine svizzera, con l'obiettivo primario di beneficiare del sostegno finanziario (cpv. 2).

Dal momento che, secondo l'articolo 37a capoverso 4 della legge sul CO₂, devono essere promosse offerte con un rapporto costi-benefici vantaggioso, non vengono sostenute le offerte in cui il rapporto tra costi e viaggiatori-chilometri transfrontalieri è sostanzialmente peggiore di altri piani presentati (cpv. 3).

Questi requisiti si aggiungono alla disposizione di cui all'articolo 37a della legge sul CO₂. La durata pluriennale delle offerte richiesta nell'articolo 37a capoverso 4 deve essere confermata dalle imprese nell'ambito delle domande. Si tralascia di precisare il miglioramento dell'attrattiva delle offerte esistenti, poiché l'esame si svolge caso per caso sulla base della valutazione delle domande secondo l'articolo 58f.

Art. 58d Strategie dell'offerta

L'UFT prevede di offrire a tutte le IT interessate la possibilità di presentare progetti per le offerte, presumibilmente entro la fine del primo trimestre 2025. Una volta pervenuti i progetti, verrà eseguito un confronto tra le offerte sulla base dei criteri di valutazione di cui all'articolo 58f e verrà presa una decisione preliminare in merito alle offerte da promuovere. Se per un collegamento non sono presenti

offerte concorrenti e si prevede che i mezzi finanziari disponibili sono sufficienti per tutte le domande attese, all'IT verrà di principio concesso il sussidio e l'IT potrà, secondo l'articolo 26 LSu, effettuare gli investimenti necessari, in particolare l'acquisto di materiale rotabile (cpv. 3).

Art. 58e Domande

In una seconda fase dovranno essere presentate le domande concrete con i dati riportati (cpv. 1 e cpv. 2 lett. a–g). Nel caso di offerte concorrenti o se si prevedono più domande rispetto ai mezzi a disposizione, la decisione definitiva in merito alla promozione sarà presa solamente sulla base delle domande.

Art. 58f Valutazione delle domande

Nella valutazione delle domande si tiene conto dei costi non coperti dell'intera offerta e del numero di viaggiatori-chilometri transfrontalieri. Sono considerati costi non coperti quelli che non sono coperti dalle entrate dei titoli di trasporto (cpv. 1). Nei viaggiatori-chilometri non sono presi in considerazione quelli percorsi completamente in Svizzera o all'estero, dal momento che il trasporto ferroviario transfrontaliero deve essere promosso primariamente in alternativa al trasporto aereo. In tal modo verrebbero considerate, per esempio nel caso di un collegamento tra la Svizzera e l'Italia, le corse tra la Svizzera e l'Italia ma non eventuali possibili corse all'interno della Svizzera (p. es. Zurigo – Ticino) o all'interno dell'Italia (p. es. Firenze – Roma).

Aggiudicando la promozione sulla base della valutazione proposta, si intende assicurare che siano sostenute le offerte più efficienti sotto il profilo dei costi. Le IT sono quindi incentivate a presentare le offerte nel modo più conveniente possibile, vale a dire con un grado di copertura dei costi elevato, e a puntare alla domanda più elevata possibile con partenza dalla Svizzera.

Art. 58g Misurazione dei contributi

I contributi di promozione devono consentire l'esercizio di nuove offerte, motivo per cui sono concessi per tutti i costi dell'intera offerta non coperti dalle entrate dei titoli di trasporto, inclusi i tratti di linea all'estero (cpv. 1). Nei costi computabili non si tiene conto dei margini di guadagno, poiché gli aiuti finanziari non sono finalizzati al conseguimento di utili (cpv. 2).

I contributi devono essere concessi per sei anni al massimo sulla base delle domande e versati annualmente. L'ammontare dei contributi viene fissato all'inizio del periodo della promozione, quindi valutato ed eventualmente modificato dopo tre anni in base ai risultati degli anni precedenti (cpv. 3).

Art. 58h Decisione

I mezzi di promozione sono accordati alle IT mediante decisione (cpv. 1). Il capoverso 2 definisce il contenuto della decisione.

4 Ripercussioni

4.1 Ripercussioni per la Confederazione

A seguito dell'approvazione della legge sul CO₂ da parte del Parlamento, i fondi destinati alla promozione ammontano a 592 milioni di franchi l'anno (di cui fr. 370 mio. provenienti dalla tassa sul CO₂). Per l'esecuzione degli strumenti, nel messaggio concernente la revisione della legge sul CO₂ per il periodo successivo al 2024⁹² era già stato segnalato un fabbisogno aggiuntivo di personale pari a 14 posti a tempo pieno. In seguito alle aggiunte e agli stralci apportati dal Parlamento si sono avute modifiche. Rispetto al messaggio, i posti sono stati riattribuiti conformemente ai dibattiti parlamentari: pertanto, occorre prevedere un posto a tempo pieno per la promozione di provvedimenti di adattamento, uno per la promozione della decarbonizzazione di imprese SSQE e uno per la promozione di attività di formazione e formazione continua, piattaforme e pubbliche relazioni nel settore della protezione del clima. Per contro non sono più previsti posti per gli strumenti relativi all'obbligo di immissione di carburanti rinnovabili, l'ampliamento del Fondo per le tecnologie e l'obbligo di miscelazione per carburanti per l'aviazione. L'esecuzione implica inoltre oneri pari complessivamente a 1,73 milioni di franchi per il 2025 e a 3,56 milioni per gli anni successivi. La differenza è riconducibile al fatto che nel 2026 inizierà la propria attività la segreteria che promuoverà le misure di riduzione delle emissioni dell'aviazione. L'importo previsto a tale scopo, pari a 2 milioni di franchi l'anno, rappresenta il 3 per cento del volume promozionale di questo strumento. I fondi materiali per l'esecuzione delle disposizioni dell'ordinanza sono controfinanziati attraverso la tassa sul CO₂ conformemente all'articolo 38 della legge sul CO₂. L'indennizzo previsto per le spese di esecuzione (art. 132 dell'ordinanza sul CO₂) continua a essere pari all'attuale 1,85 per cento dei proventi della tassa sul CO₂. Al termine della consultazione, l'aliquota sarà adeguata ai costi aggiornati.

4.2 Ripercussioni per i Cantoni e per i Comuni

L'esecuzione delle disposizioni di questo progetto compete per la maggior parte alla Confederazione. I Cantoni, insieme ai Comuni, sono responsabili dell'aggiornamento del Registro degli edifici e delle abitazioni (REA). Le disposizioni di ordinanza concernenti questo aspetto sfruttano ove possibile sinergie con i processi esistenti. I Cantoni sono altresì interessati anche dalle modifiche delle disposizioni concernenti il Programma Edifici e indirettamente da determinati provvedimenti nel settore dei trasporti pubblici. L'introduzione di un contributo minimo nel calcolo dei contributi federali per i programmi cantonali relativi agli edifici consente di ridurre le differenze tra i Cantoni e migliora la capacità di pianificare i contributi. Per questo motivo la stragrande maggioranza dei direttori dell'energia si è espressa a favore dell'introduzione di un contributo minimo. Nel settore dei trasporti pubblici, alla progressiva eliminazione della restituzione dell'imposta sugli oli minerali alle imprese di trasporto concessionarie si contrappone la nuova promozione per il passaggio alla propulsione elettrica. La Confederazione sostiene così il passaggio alle propulsioni a zero emissioni fossili nei trasporti pubblici, i cui costi possono almeno in parte ricadere sui Cantoni o sui Comuni quali committenti dei trasporti pubblici.

I Comuni possono beneficiare della promozione di provvedimenti di adattamento e della promozione di piattaforme e attività di pubbliche relazioni nel settore della protezione del clima. I Comuni ricevono pertanto sostegno nell'elaborazione e nell'attuazione delle proprie strategie per la gestione del cambiamento climatico.

4.3 Ripercussioni sull'ambiente, sull'economia e sulla società

4.3.1 Ripercussioni sull'ambiente e sulla salute

I provvedimenti previsti contribuiscono a ridurre ulteriormente le emissioni di gas serra in Svizzera. I valori indicativi riferiti ai vari settori rappresentano le riduzioni attese nei rispettivi ambiti. Nel complesso, entro il 2030 le emissioni di gas serra in Svizzera potranno calare del 34 per cento circa rispetto al 1990. Le restanti prestazioni di riduzione saranno realizzate all'estero, attraverso l'obbligo di compensazione

⁹² FF 2022 2651

per gli importatori di carburanti fossili. L'aliquota di compensazione è adeguata di conseguenza. Qualora la riduzione delle emissioni di gas serra non dovesse essere sufficiente, secondo l'articolo 4 capoverso 5 della legge sul CO₂ la Confederazione potrebbe in via sussidiaria acquisire gli attestati internazionali necessari.

Con la riduzione delle emissioni di gas serra si hanno ulteriori ripercussioni positive indirette sull'ambiente, in particolare nel settore della biodiversità e dell'inquinamento atmosferico. L'accresciuto impiego di carburanti per l'aviazione rinnovabili e a basso tenore di emissioni nel traffico aereo, il passaggio a propulsioni a zero emissioni nei trasporti pubblici e la crescente quota di veicoli elettrici nel traffico motorizzato privato riducono inoltre l'inquinamento da polveri fini. La promozione dei provvedimenti nel settore dell'adattamento ai cambiamenti climatici ha ripercussioni positive anche su diversi comparti ambientali, tra cui la qualità dell'acqua e del suolo. Sostiene inoltre le misure nell'ambito della prevenzione dei pericoli.

Nella promozione relativa al Programma Edifici si dovrà in futuro tenere conto anche del bilancio di CO₂ dei materiali da costruzione utilizzati. Ciò contribuisce a un maggiore utilizzo di fattori di produzione sostenibili. Inoltre, poiché determinati materiali da costruzione sono in grado di stoccare il CO₂, questo provvedimento sostiene anche lo sviluppo della produzione di emissioni negative.

4.3.2 Ripercussioni sulle imprese, sui consumatori e sui lavoratori

Le imprese di diversi settori hanno accesso a nuovi mezzi di promozione. In particolare le imprese che partecipano al SSQE, i produttori di carburanti per l'aviazione rinnovabili, le imprese di trasporto concessionarie e quelle che offrono collegamenti notturni. Possono inoltre accedere alla promozione dei provvedimenti nel settore dell'adattamento ai cambiamenti climatici tutte le imprese che intendono attuare misure corrispondenti. Il ricorso a questi mezzi di promozione presuppone un onere corrispondente, per esempio per la presentazione delle domande. Tale onere sarà sostenuto solo se i mezzi di promozione verranno utilizzati.

Con l'obbligo di miscelazione, il progetto genera nuovi obblighi d'intervento per le imprese nel settore della navigazione aerea, il che comporta un ulteriore onere di esecuzione. Non si prevedono svantaggi concorrenziali rispetto agli altri Paesi europei, poiché l'UE conosce i medesimi obblighi, ma certamente rispetto ai Paesi extraeuropei. Per il periodo successivo al 2024, gli operatori di aeromobili dovranno inoltre presentare un rapporto secondo l'articolo 20 capoverso 2 della legge sul CO₂ non solo sulle loro emissioni di CO₂, ma anche sull'effetto climatico delle ulteriori emissioni climalteranti. Rispetto a oggi si attendono inasprimenti in primo luogo nel SSQE, nelle prescrizioni in materia di emissioni applicabili ai veicoli nuovi e nell'esenzione dalla tassa con impegno di riduzione delle emissioni. Come finora, in caso di mancata osservanza delle prescrizioni scatta per questi strumenti una sanzione. Le modifiche previste comportano solo variazioni minime nell'onere di esecuzione per le imprese interessate. La scadenza dell'assegnazione dei diritti di emissione a titolo gratuito ai gestori di aeromobili e la riduzione del Cap per i gestori di impianti generano spese supplementari in parte significative per le imprese. L'adattamento avviene di pari passo con l'UE e sulla base dell'accordo sul collegamento del SSQE della Svizzera con quello dell'UE⁹³. I proventi derivanti dalle aste saranno utilizzati anche per la promozione dei carburanti per l'aviazione rinnovabili e per la decarbonizzazione degli impianti nel SSQE.

Per le piccole e medie imprese (PMI) il progetto, fatte salve poche eccezioni, non comporta nuovi obblighi d'intervento né nuovi oneri amministrativi. La novità è che tutte le imprese, stipulando un impegno di riduzione delle emissioni, possono farsi esonerare dalla tassa sul CO₂. Le PMI che intendono avvalersi di questa opportunità devono seguire l'iter corrispondente, che comporta un certo onere amministrativo. I nuovi obblighi d'intervento sono dovuti alla necessità di indicare le emissioni climalteranti nelle offerte di volo. Oltre agli operatori di aeromobili, questo impegno riguarda anche le agenzie di viaggio e gli organizzatori di viaggi online, i quali devono assicurarsi che i dati richiesti siano visibili sulle proprie offerte. Per la determinazione delle emissioni possono anche accedere all'attuale calcolatore di emissioni. Per questo motivo l'onere supplementare dovrebbe essere contenuto.

Grazie all'indicazione delle emissioni di gas serra sulle offerte di volo i consumatori riceveranno ulteriori informazioni sugli effetti climatici dei voli aerei e potranno tenerne conto nelle proprie decisioni. Con la promozione delle offerte di treni notturni i consumatori potranno usufruire di ulteriori alternative nei metodi di trasporto. Sono ipotizzabili aumenti di prezzo nel trasporto aereo (a causa dell'obbligo di miscelazione e dell'ulteriore sviluppo dello scambio di quote di emissioni) e in lieve misura anche nei trasporti pubblici (a causa della mancanza della restituzione dell'imposta sugli oli minerali). In entrambi i settori però i costi aggiuntivi verranno ridotti attraverso misure di promozione corrispondenti.

I provvedimenti nel settore degli edifici (in particolare gli interventi di risanamento energetico negli edifici abitativi) comportano in genere aumenti dei canoni di locazione per i locatari. Questi vengono in parte ridotti per il fatto che i proprietari detraggono i contributi di promozione accordati per migliorie di valorizzazione dall'importo della prestazione suppletiva conformemente all'articolo 14 capoverso 3bis dell'ordinanza del 9 maggio 1990⁹⁴ concernente la locazione e l'affitto di locali d'abitazione o commerciali (OLAL). Oltre a ciò, questi incrementi dei costi abitativi sono in parte compensati da risparmi sui costi energetici.

I lavoratori beneficeranno degli ulteriori mezzi di promozione nel programma climatico, grazie ai quali saranno tra l'altro promosse misure di formazione e formazione continua nei settori di rilevanza climatica.

4.3.3 Ripercussioni sull'economia in generale

Nella loro totalità i provvedimenti contribuiscono a ridurre i costi esterni dovuti all'emissione di gas serra (e altri effetti sull'ambiente e sulla salute). Allo stesso tempo si deve constatare che, nella scelta degli strumenti e nella complessità relativamente elevata, dal punto di vista economico il presente pacchetto di provvedimenti contiene alcune inefficienze (aggiuntive rispetto alla soluzione più efficiente) che si possono ripercuotere negativamente sulla crescita del PIL. In particolare è lecito presumere che le misure di promozione comporteranno effetti di trascinamento con conseguenti spese supplementari.

Le diverse misure di promozione potrebbero contribuire nel complesso all'attrattiva della Svizzera. Potrebbero rafforzare inoltre la competitività dei settori interessati, perché diversi importanti partner commerciali della Svizzera (in particolare l'UE e anche gli USA) puntano sempre più su misure di incentivazione nel settore della politica climatica.

Le misure di promozione secondo la legge sul CO₂ sostengono altresì lo sviluppo e la diffusione di soluzioni innovative e di «buone pratiche». Questo aspetto è particolarmente rilevante nel settore SSQE, ma anche per la produzione di carburanti per l'aviazione rinnovabili e nell'ambito dell'adattamento ai cambiamenti climatici. La considerazione del bilancio di CO₂ dei materiali da costruzione nell'aggiudicazione delle risorse nell'ambito del Programma Edifici dovrebbe comportare ripercussioni positive sull'utilizzo di tali materiali e, quindi, sullo sviluppo e l'applicazione di soluzioni innovative. Con la realizzazione delle misure di compensazione all'estero la Svizzera contribuisce inoltre a dare attuazione a provvedimenti e tecnologie innovativi di riduzione delle emissioni anche al di fuori dei confini nazionali.

5 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Le modifiche proposte dell'ordinanza sono compatibili con gli impegni internazionali, in particolare con l'Accordo tra la Svizzera e l'UE sul collegamento dei rispettivi SSQE⁹⁵ e con l'Accordo tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo⁹⁶.

⁹⁵ RS 0.814.011.268

⁹⁶ RS 0.748.127.192.68