



22.061

## Messaggio concernente la revisione della legge sul CO<sub>2</sub> per il periodo successivo al 2024

del 16 settembre 2022

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di modifica della legge del 23 dicembre 2011 sul CO<sub>2</sub> e i disegni di cinque decreti federali sulla promozione di tecnologie di propulsione elettriche 2025–2030, sulla promozione delle energie rinnovabili 2025–2030, sulla promozione dei carburanti rinnovabili per l'aviazione 2025–2029, sulla promozione del trasporto ferroviario transfrontaliero di persone 2025–2030 e sulla promozione dell'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici 2025–2030.

Nel contempo vi proponiamo di togliere dal ruolo i seguenti interventi parlamentari:

- |      |   |         |  |
|------|---|---------|--|
| 2019 | P | 19.3643 | Aumentare l'attrattiva e la quantità delle offerte di treni notturni<br>(N 16.6.21, Ammann)  |
| 2019 | P | 19.3949 | Il settore dei trasporti deve contribuire alla protezione del clima<br>(S 25.9.19, Commissione dell'ambiente, della pianificazione del territorio e dell'energia CS) |
| 2019 | M | 19.4614 | Programma mirato all'aumento a lungo termine dell'offerta di collegamenti del traffico viaggiatori internazionale su rotaia<br>(N 17.6.21, Trede; S 2.12.21)         |
| 2021 | M | 21.3977 | Promuovere i vettori di trasporto non fossili nei trasporti pubblici<br>(N 30.11.21, Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni CN; S 31.5.22)              |

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

16 settembre 2022

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Ignazio Cassis

Il cancelliere della Confederazione, Walter Thurnherr

## Compendio

***La legge sul CO<sub>2</sub> traspone nella legislazione interna gli impegni di protezione del clima assunti dalla Svizzera a livello internazionale. La presente revisione di legge disciplina gli obiettivi e le misure da perseguire entro il 2030; entrerà in vigore nel 2025 una volta scaduta la proroga fino a fine 2024, approvata dal Parlamento nella sessione invernale 2021.***

### **Situazione iniziale**

*In seguito alla bocciatura da parte del Popolo della revisione totale della legge sul CO<sub>2</sub> nel referendum del 13 giugno 2021, vengono a mancare in Svizzera le condizioni giuridiche necessarie per rispettare gli impegni di protezione del clima assunti a livello internazionale con l'Accordo di Parigi sul clima (Accordo sul clima). Gli obiettivi e le misure prorogati dal Parlamento fino a fine 2024 non sono sufficienti e devono essere sostituiti per tempo. Pertanto, dal 17 dicembre 2021 al 4 aprile 2022 il Consiglio federale ha svolto una procedura di consultazione su un progetto che consente di dimezzare le emissioni di gas serra entro il 2030. Il progetto contribuisce così in modo significativo a ridurre la dipendenza dal petrolio e dal gas.*

### **Contenuto del progetto**

*Il progetto qui presentato tiene conto della votazione popolare del giugno 2021 e dei risultati della procedura di consultazione. Oltre alla revisione della legge sul CO<sub>2</sub>, comprende anche una modifica delle leggi sull'imposizione degli oli minerali, sul traffico pesante, sull'energia, sulla navigazione aerea, sulla protezione dell'ambiente e sul mercato interno.*

*Gli **obiettivi di riduzione**, che la Svizzera si è impegnata a raggiungere con l'Accordo sul clima, vengono ripresi nella legge sul CO<sub>2</sub>: rispetto al livello del 1990, le emissioni di gas serra della Svizzera dovranno essere dimezzate e, tra il 2021 e il 2030, diminuire in media del 35 per cento. Il Consiglio federale deve definire la quota minima in Svizzera, per poter reagire con maggior flessibilità a sviluppi imprevisti.*

*Per quanto riguarda la tassa sul CO<sub>2</sub> nel **settore degli edifici** viene mantenuta per l'aliquota massima di 120 franchi per tonnellata di CO<sub>2</sub>. Fino al 2030 sarà aumentato l'importo massimo della parte della tassa avente una destinazione parzialmente vincolata in modo da poter impiegare fino al 49 per cento dei proventi nelle misure di riduzione del CO<sub>2</sub>. Questo aumento è un presupposto essenziale se non si vuole frenare l'impulso dato ai Cantoni con l'ormai collaudato Programma Edifici. Fino a 45 milioni di franchi all'anno saranno impiegati per continuare a finanziare progetti di geotermia nonché a sostenere la pianificazione energetica territoriale e gli impianti per la produzione di gas rinnovabili. Il versamento nel fondo per le tecnologie (nel diritto vigente denominato «fondo di tecnologia») sarà incrementato di 10 milioni di franchi all'anno per coprire, oltre alle fidejussioni per le PMI innovative, anche i rischi legati alle reti termiche. I Cantoni devono prevedere un obbligo di notifica in caso di sostituzione di un impianto di riscaldamento e, in presenza di risanamenti esemplari, offrire la possibilità di uno sfruttamento supplementare del bene immobile.*

Nel settore del **traffico stradale** saranno resi più stringenti, dal 2025 e dal 2030, gli obiettivi relativi ai parchi veicoli fissati nella legge sul CO<sub>2</sub> per quanto riguarda le automobili e i veicoli commerciali leggeri e saranno introdotti obiettivi anche per i veicoli pesanti. Al massimo 30 milioni di franchi all'anno provenienti dall'imposta sugli oli minerali saranno impiegati fino al 2030 per le infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici. I veicoli commerciali pesanti a propulsione elettrica saranno esonerati fino al 2030 dalla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. Gli importatori di carburanti dovranno continuare a compensare le emissioni di CO<sub>2</sub> generate dai trasporti, ma la quota massima sarà portata al 90 per cento per coprire il fabbisogno di provvedimenti all'estero. Inoltre, gli importatori di carburanti dovranno compensare con carburanti rinnovabili il 5–10 per cento delle emissioni generate dai trasporti, con la possibilità di scegliere tra miscele in equilibrio di massa senza sgravi fiscali o carburanti rinnovabili segregati (cioè puri) per i quali continueranno a essere concesse agevolazioni fiscali fino al 2030. I criteri ecologici da soddisfare sono disciplinati nella legge sulla protezione dell'ambiente.

Nel **trasporto pubblico** le agevolazioni previste per l'imposta sugli oli minerali verranno abrogate nel 2026. Fino a 47 milioni di franchi all'anno potranno essere impiegati per coprire i costi supplementari causati dai sistemi di propulsione alternativi per autobus e battelli. Ogni anno saranno disponibili 30 milioni di franchi per migliorare l'offerta del trasporto ferroviario transfrontaliero di persone.

Anche nel **trasporto aereo** dovranno essere utilizzati carburanti rinnovabili e i fornitori dovranno rispettare una quota di miscelazione in linea con quella adottata nell'UE. La produzione di carburanti sintetici rinnovabili per l'aviazione potrà essere sovvenzionata con un importo pari a 25–30 milioni di franchi all'anno.

Nel **settore industriale** occorre sviluppare ulteriormente lo scambio di emissioni uniformandosi alle regole applicate nell'UE. La possibilità di esenzione dalla tassa sul CO<sub>2</sub> non sarà più limitata a determinati rami economici, bensì estesa a tutte le imprese. Gli impegni di riduzione delle emissioni sono previsti fino al 2040, dopodiché non sarà più possibile alcuna esenzione. Tre anni dopo l'inizio di un impegno di riduzione occorrerà presentare un piano di decarbonizzazione, da aggiornare periodicamente. Per gli impianti pilota o di dimostrazione potranno essere erogati sussidi maggiori.

Nel **settore finanziario** è previsto che l'Autorità federale di vigilanza sui mercati finanziari (FINMA) e la Banca nazionale svizzera (BNS) riferiscano periodicamente sui rischi legati al clima.

## Indice

<b>Compendio</b>	<b>3</b>
<b>1 Situazione iniziale</b>	<b>8</b>
1.1 Ambiente	8
1.1.1 Scienza	8
1.1.2 Situazione internazionale	9
1.1.3 Contesto nazionale	12
1.1.4 Mercato finanziario	18
1.1.5 Politica energetica	18
1.2 Necessità di agire e obiettivi	20
1.3 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie del Consiglio federale	21
1.3.1 Rapporto con il programma di legislatura	21
1.3.2 Rapporto con le strategie del Consiglio federale	22
1.4 Interventi parlamentari	22
<b>2 Procedura di consultazione (risultato e valutazione)</b>	<b>23</b>
2.1 Risultati della procedura di consultazione	23
2.2 Valutazione dei risultati della procedura di consultazione	24
<b>3 Punti essenziali del progetto</b>	<b>25</b>
3.1 La normativa proposta	25
3.1.1 Obiettivi di riduzione	25
3.1.2 Provvedimenti nel settore degli edifici	25
3.1.3 Provvedimenti nel settore dei trasporti	28
3.1.4 Provvedimenti nel settore del trasporto pubblico	32
3.1.5 Provvedimenti nell'industria	34
3.1.6 Promozione dell'innovazione	37
3.1.7 Provvedimenti relativi al mercato finanziario	37
3.1.8 Provvedimenti all'estero	38
3.2 Motivazione della soluzione proposta e alternative esaminate	38
3.2.1 Obiettivi di riduzione	38
3.2.2 Provvedimenti nel settore degli edifici	39
3.2.3 Provvedimenti nel settore dei trasporti	40
3.2.4 Provvedimenti nel settore del trasporto pubblico	45
3.2.5 Provvedimenti nell'industria	46
3.2.6 Innovazione	47
3.2.7 Mercato finanziario	47
3.2.8 Provvedimenti all'estero	48
3.3 Compatibilità tra compiti e finanze	49
3.4 Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo	49
3.4.1 Pacchetto «Fit for 55» della Commissione europea	50
3.4.2 Provvedimenti dell'UE nel mercato finanziario	55
3.5 Attuazione	56

3.5.1	Obiettivi di riduzione	56
3.5.2	Provvedimenti nel settore degli edifici	56
3.5.3	Provvedimenti nel settore dei trasporti	57
3.5.4	Provvedimenti nel settore del trasporto pubblico	59
3.5.5	Provvedimenti nell'industria	60
3.5.6	Provvedimenti all'estero	61
<b>4</b>	<b>Commento ai singoli articoli</b>	<b>62</b>
4.1	Legge sul CO <sub>2</sub> del 23 dicembre 2011	62
4.2	Legge federale del 21 giugno 1996 sull'imposizione degli oli minerali	89
4.3	Legge del 19 dicembre 1997 sul traffico pesante	90
4.4	Legge federale del 30 settembre 2016 sull'energia	90
4.5	Legge federale del 21 dicembre 1948 sulla navigazione aerea	91
4.6	Legge federale del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente	92
4.7	Legge federale del 6 ottobre 1995 sul mercato interno	95
<b>5</b>	<b>Ripercussioni</b>	<b>95</b>
5.1	Ripercussioni sulle emissioni di gas serra	95
5.2	Ripercussioni per la Confederazione	98
5.3	Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna	102
5.4	Ripercussioni sull'economia	103
5.5	Ripercussioni sulla società	107
5.6	Ripercussioni sull'ambiente	107
<b>6</b>	<b>Aspetti giuridici</b>	<b>108</b>
6.1	Costituzionalità	108
6.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	110
6.3	Forma dell'atto	111
6.4	Subordinazione al freno alle spese	111
6.5	Rispetto del principio di sussidiarietà e del principio dell'equivalenza fiscale	111
6.6	Conformità alla legge sui sussidi	112
6.7	Delega di competenze legislative	113
6.7.1	Legge federale del 23 dicembre 2011 sul CO <sub>2</sub>	113
6.7.2	Legge federale del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente	118
6.8	Protezione dei dati	119

**Legge federale sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>**  
**(Legge sul CO<sub>2</sub>) (Disegno)**

FF 2022 2652

---

<b>Decreto federale concernente la promozione di tecnologie di propulsione elettrica nel periodo 2025–2030</b> <i>(Disegno)</i>	FF 2022 2653
<b>Decreto federale concernente la promozione delle energie rinnovabili nel periodo 2025–2030</b> <i>(Disegno)</i>	FF 2022 2654
<b>Decreto federale concernente la promozione di carburanti rinnovabili per l'aviazione nel periodo 2025–2029</b> <i>(Disegno)</i>	FF 2022 2655
<b>Decreto federale concernente la promozione del trasporto ferroviario transfrontaliero di persone nel periodo 2025–2030</b> <i>(Disegno)</i>	FF 2022 2656
<b>Decreto federale concernente la promozione dell'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici nel periodo 2025–2030</b> <i>(Disegno)</i>	FF 2022 2657

# Messaggio

## 1 Situazione iniziale

### 1.1 Ambiente

#### 1.1.1 Scienza

Istituito nel 1988, il Comitato Intergovernativo sui Cambiamenti Climatici IPCC («Intergovernmental Panel on Climate Change») segue gli sviluppi della ricerca sui cambiamenti climatici, nonché le conseguenze di questi ultimi sull'ambiente, sulla società e sull'economia. Nei suoi contributi al sesto rapporto di valutazione, pubblicati a luglio 2021<sup>1</sup> e febbraio 2022<sup>2</sup>, l'IPCC ribadisce i risultati dei precedenti rapporti. È ormai assodato che il riscaldamento climatico osservato è da ricondurre ai gas serra prodotti dall'uomo. Dall'inizio dell'industrializzazione, la temperatura media globale è aumentata di oltre 1 °C, con un riscaldamento della massa terrestre (1,6 °C) superiore a quello registrato sugli oceani (0,9 °C). In Svizzera, negli ultimi 150 anni le temperature sono aumentate di 2 °C

Le ripercussioni sono già percepibili nel nostro Paese. Gli scenari climatici CH2018<sup>3</sup> mostrano che in futuro si dovranno affrontare estati più secche, precipitazioni più intense, un forte aumento dello stress da calore e un ulteriore innalzamento dell'isoterma degli zero gradi con conseguenze, tra l'altro, per l'innnevamento invernale.

Negli scorsi anni, le emissioni globali di gas serra causa del riscaldamento sono ulteriormente aumentate. La concentrazione odierna di CO<sub>2</sub> nell'atmosfera è la più alta mai registrata da almeno due milioni di anni. Se le emissioni di gas serra non cesseranno, il nostro pianeta continuerà a riscaldarsi e si accrescerà la probabilità che si verifichino effetti a catena con ripercussioni gravi e irreversibili e cambiamenti imprevedibili del sistema climatico.

Il sesto rapporto di valutazione dell'IPCC sottolinea che l'adozione urgente di provvedimenti per una riduzione rapida e sistematica delle emissioni globali di gas serra potrebbe attenuare molte conseguenze del cambiamento climatico. Ciò detto, è comunque necessario adattarsi a tali conseguenze, dato che già oggi ne osserviamo e percepiamo numerose.

<sup>1</sup> Sesto rapporto IPCC. Consultabile all'indirizzo: [www.de-ipcc.de](http://www.de-ipcc.de) > Rapporti IPCC.

<sup>2</sup> Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability. Consultabile all'indirizzo: [www.ipcc.ch](http://www.ipcc.ch) > Reports > Sixth Assessment Report.

<sup>3</sup> Scenari climatici svizzeri CH2018: Consultabile all'indirizzo: <https://www.nccs.admin.ch/nccs/it/home.html> > Cambiamenti climatici e impatti.

## 1.1.2 Situazione internazionale

### **Impegni assunti in base all'Accordo sul clima e alla Conferenza sul clima 2021 a Glasgow**

In risposta alla minaccia per le persone e gli ecosistemi provocata dai cambiamenti climatici, nel dicembre 2015 la comunità internazionale ha approvato l'Accordo sul clima, in virtù del quale per la prima volta tutti gli Stati sono tenuti ad adottare provvedimenti volti a ridurre le emissioni di gas serra, innanzitutto nel proprio Paese, e a raggiungere lo zero netto a lungo termine. L'obiettivo perseguito è mantenere il riscaldamento globale distintamente al di sotto della soglia critica di 2 °C, puntando a limitare l'aumento della temperatura a 1,5 gradi. L'Accordo sul clima è entrato in vigore il 4 novembre 2016 e, da allora, è stato ratificato da 193 Stati su 197.

La Svizzera ha depositato la ratifica il 6 ottobre 2017, dopo che le vostre Camere avevano approvato l'Accordo il 16 giugno 2017. Nel relativo decreto federale<sup>4</sup> avete inoltre approvato l'obiettivo secondo cui le emissioni di gas serra andranno ridotte in media del 35 per cento tra il 2021 e il 2030 rispetto al livello del 1990, per arrivare nel 2030 a un dimezzamento rispetto a questo stesso anno. Avete tuttavia consapevolmente rinunciato a fissare sia la parte delle riduzioni da realizzare in Svizzera sia quelle da realizzare all'estero.

A titolo indicativo, a livello internazionale la Svizzera ha annunciato la propria neutralità dal punto di vista climatico entro il 2050. L'obiettivo delle emissioni nette pari a zero è stato deciso dal nostro Collegio il 28 agosto 2019 e ribadito nel messaggio dell'11 agosto 2021<sup>5</sup> concernente l'iniziativa popolare «Per un clima sano (Iniziativa per i ghiacciai)» e il controprogetto diretto (cfr. n. 1.1.3).

Dal 31 ottobre al 12 novembre 2021 si è tenuta a Glasgow la 26<sup>a</sup> Conferenza delle Parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP26), in occasione della quale le Parti hanno firmato il «Glasgow Climate Pact»<sup>6</sup>, che chiede ai Paesi di aumentare le loro ambizioni di riduzione delle emissioni e di rivedere entro fine 2022 i loro obiettivi di riduzione («National Determined Contributions», NDC) per il 2030. Per poter limitare il riscaldamento a 1,5 °C le emissioni globali di CO<sub>2</sub> andranno ridotte del 45 per cento entro il 2030 rispetto al livello del 2010. Tutti i Paesi sono pertanto esortati a manifestare la maggiore ambizione possibile, tenendo conto delle loro rispettive responsabilità, capacità e condizioni nazionali. Dalla Svizzera, Paese altamente sviluppato, ci si attende dunque che superi questo obiettivo di riduzione. A partire dal 2022, sarà organizzata ogni anno una riunione ministeriale per rivalutare le gli obiettivi fissati per il 2030. Nel 2023 il segretario generale dell'ONU convocherà i capi di Stato e di governo per fare un bilancio. Inoltre, i Paesi sono esortati a sviluppare strategie climatiche a lungo termine e ad adeguarle alle ultime scoperte scientifiche. Per la prima volta, i Paesi sono chiamati a ridurre la produzione di energia da carbone e ad abrogare gli inefficienti sussidi a beneficio dei combustibili fossili. Insieme al «Glasgow Climate Pact», sono state

<sup>4</sup> RU 2017 5733

<sup>5</sup> FF 2021 1972

<sup>6</sup> Glasgow Climate Pact. Consultabile all'indirizzo: [www.unfccc.int](http://www.unfccc.int) > Documents and decisions.

adottate altre dichiarazioni che vanno nella stessa direzione, come la «U.S.-China Joint Glasgow Declaration»<sup>7</sup>, il «Global Methane Pledge»<sup>8</sup> ecc. Quest'ultimo è stato firmato anche dalla Svizzera, che si è così impegnata a ridurre entro il 2030 le proprie emissioni di metano del 30 per cento rispetto al livello del 2020.

Un altro importante risultato della COP26 è stata la finalizzazione di regole dettagliate per attuare l'Accordo sul clima. Sono per esempio state definite le disposizioni sul computo delle riduzioni delle emissioni dall'estero (art. 6), le tabelle dettagliate concernenti la rendicontazione<sup>9</sup> e la disposizione secondo cui i futuri obiettivi climatici devono essere presentati ogni cinque anni e per un periodo di adempimento di cinque anni: entro il 2025 occorrerà pertanto inoltrare l'obiettivo per il 2030–2035 ed entro il 2030 quello per il 2035–2040<sup>10</sup>. Secondo l'articolo 6 sono possibili sia accordi bilaterali<sup>11</sup> sia il meccanismo multilaterale<sup>12</sup> delle Nazioni Unite, che sarà tuttavia disponibile solo tra circa 2–3 anni. Il risultato dei negoziati consentirà di evitare i doppi conteggi delle riduzioni non solo a livello di obiettivi nazionali, ma anche nel quadro di iniziative internazionali e di progetti realizzati su base volontaria. Le riduzioni delle emissioni saranno calcolate con metodologie migliori e contribuire allo sviluppo sostenibile dei siti in cui vengono realizzate. Conformemente al meccanismo multilaterale, il 2 per cento delle riduzioni trasferite dal Paese ospitante deve essere accantonato come contributo aggiuntivo alla protezione del clima e il 5 per cento deve essere reso disponibile per misure di adattamento ai cambiamenti climatici nei Paesi in via di sviluppo. Le Parti sono esortate ad applicare queste regole anche nell'ambito di accordi bilaterali.

Le Parti hanno concordato un processo, da completare nel 2024, per sviluppare un nuovo obiettivo di finanziamento di misure a favore del clima per il periodo successivo al 2025. Per i Paesi sviluppati, è stato convenuto un obiettivo collettivo, secondo cui entro il 2025 dovranno essere raddoppiati, rispetto al 2019, i finanziamenti destinati alle misure di adattamento. Sono stati anche stabiliti programmi di lavoro per definire l'obiettivo di adattamento globale dell'Accordo sul clima e le modalità di finanziamento delle perdite e dei danni causati dal cambiamento climatico.

<sup>7</sup> Launch by United States, the European Union, and Partners of the Global Methane Pledge to Keep 1.5°C Within Reach. Consultabile all'indirizzo: [www.ec.europa.eu](http://www.ec.europa.eu) > All News.

<sup>8</sup> U.S.-China Joint Glasgow Declaration on Enhancing Climate Action in the 2020s. Consultabile all'indirizzo: [www.state.gov](http://www.state.gov) > Bureaus & Offices > Public Diplomacy and Public Affairs > Global Public Affairs > Office of the Spokesperson > Press Releases.

<sup>9</sup> Guidance operationalizing the modalities, procedures and guidelines for the enhanced transparency framework referred to in Article 13 of the Paris Agreement. Consultabile all'indirizzo: [www.unfccc.int](http://www.unfccc.int) > Documents and decisions.

<sup>10</sup> Common time frames for nationally determined contributions referred to in Article 4, paragraph 10, of the Paris Agreement. Consultabile all'indirizzo: [www.unfccc.int](http://www.unfccc.int) > Documents and decisions.

<sup>11</sup> Rules, modalities and procedures for the mechanism established by Article 6, paragraph 4, of the Paris Agreement. Consultabile all'indirizzo: [www.unfccc.int](http://www.unfccc.int) > Documents and decisions.

<sup>12</sup> Guidance on cooperative approaches referred to in Article 6, paragraph 2, of the Paris Agreement. Consultabile all'indirizzo: [www.unfccc.int](http://www.unfccc.int) > Documents and decisions.

Stando a un bilancio intermedio della segreteria della Convenzione delle Nazioni Unite sul clima<sup>13</sup>, con gli obiettivi di riduzione finora presentati dai Paesi il riscaldamento globale si attesterà a 2,7 gradi, il che non è sufficiente. Alla luce di questa analisi, diventa ancora più urgente che ogni Paese, Svizzera compresa, aumenti le proprie ambizioni nell'attuazione del «Glasgow Climate Pact».

### **Pacchetto «Fit for 55» della Commissione europea**

L'UE si considera all'avanguardia nella protezione del clima. Entro il 2030, le emissioni sul suo territorio dovranno essere ridotte di almeno il 55 per cento rispetto al 1990, al fine di arrivare alla neutralità climatica al più tardi entro il 2050. Il 14 luglio 2021 la Commissione europea ha presentato un'ampia proposta legislativa con il pacchetto «Fit for 55», che riguarda tutti i principali settori economici e che prevede una serie di adeguamenti legislativi e nuove direttive e regolamenti (cfr. n. 3.4.1). La proposta della Commissione sta seguendo l'iter legislativo – che si concluderà probabilmente a fine 2022 – attraverso Parlamento e Consiglio dei ministri.

Nel settore industriale s'intende inasprire il sistema di scambio di quote di emissioni (SSQE), tra l'altro, mediante una riduzione più rapida (ossia del 4,2 % anziché del 2,2 %) del limite massimo («cap») dei diritti di emissione disponibili e una quota decrescente di diritti di emissione assegnati a titolo gratuito. Per mantenere la competitività sarà introdotto un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere («Carbon Border Adjustment Mechanism», CBAM).

Il SSQE sarà inasprito anche per il traffico aereo ed esteso alla navigazione. D'ora in avanti, anche nel settore dei trasporti e degli edifici sarà presente un SSQE separato, che includerà l'importazione e gli scambi commerciali – per effettuare i quali sarà necessario acquistare i diritti di emissione qualora si volessero usare combustibili e carburanti fossili – ma non il consumo finale. Le entrate confluiranno in un fondo sociale di compensazione a favore delle economie domestiche a basso reddito destinato ad assorbire l'aumento dei prezzi stimato a circa 30–40 centesimi per litro di carburante o gasolio.

I valori obiettivo di CO<sub>2</sub> per il parco veicoli nuovi dovranno essere ulteriormente ridotti entro il 2030 e, dal 2035, nell'UE i veicoli nuovi dovranno essere alimentati da fonti rinnovabili. A tal fine s'intende investire nell'infrastruttura di ricarica elettrica.

I carburanti rinnovabili dovranno svolgere un ruolo centrale soprattutto nella navigazione aerea e marittima; dal 2025, ne dovrà per esempio essere miscelata una quota minima a quelli usati nell'aviazione. Sono inoltre in corso discussioni sull'opportunità di abrogare l'esenzione dall'imposizione sui carburanti applicata ai carburanti per l'aviazione.

Per migliorare l'efficienza energetica si dovranno applicare prescrizioni vincolanti e si dovrà ampliare l'offerta di vettori energetici rinnovabili.

<sup>13</sup> Updated NDC Synthesis Report: Worrying Trends Confirmed. Consultabile all'indirizzo: [www.unfccc.int](http://www.unfccc.int) > News.

Dall'inizio del 2020 il SSQE svizzero è collegato al sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione europea («Emission Trading System», ETS)<sup>14</sup>. Secondo la proposta della Commissione, la Svizzera sarà quindi esclusa dal CBAM dell'UE per quanto concerne il previsto meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere. Va rilevato a questo proposito che la compensazione reciproca dei diritti di emissione svizzeri ed europei si basa sul principio dell'equivalenza e che, di conseguenza, i due SSQE dovranno continuare a svilupparsi in maniera equivalente. Il presente progetto prevede la riformulazione di alcuni articoli della legge sul CO<sub>2</sub> del 23 dicembre 2011<sup>15</sup> (cfr. n. 4.1) per consentire al nostro Collegio di emanare norme equivalenti dopo la decisione da parte dell'UE.

### **Altre iniziative internazionali**

#### *Aviazione*

Lo sviluppo e l'inasprimento degli standard ambientali internazionali per gli aerei sono proseguiti sotto l'egida dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale («International Civil Aviation Organization», ICAO). I primi valori limite globali di CO<sub>2</sub> per gli aerei sono in vigore dal 2020 e se ne sta discutendo l'inasprimento. In seno all'ICAO sono inoltre in corso lavori preparatori per inasprire anche i valori limite delle emissioni di particolato e di ossido di azoto dei motori degli aerei (riduzione delle emissioni non-CO<sub>2</sub>). Con il sistema di compensazione globale del CO<sub>2</sub> («Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation», CORSIA), al quale partecipa anche la Svizzera, l'ICAO punta a una crescita neutra in termini di CO<sub>2</sub> per l'aviazione civile a partire dal 2021.

#### *Navigazione*

La strategia sui gas serra approvata nel 2018 dall'«International Maritime Organisation» (IMO) prevede una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del 40 per cento entro il 2030 e del 70 per cento entro il 2050 rispetto al 2008. La proposta dell'«International Chamber of Shipping» (ICS) di raggiungere un saldo netto pari a zero entro il 2050 è fallita a Glasgow. La «Clydebank Declaration» (sottoscritta da 22 Paesi) prevede la creazione di determinate rotte marittime a zero emissioni.

## **1.1.3 Contesto nazionale**

### **Andamento delle emissioni di gas serra**

Le emissioni di gas serra della Svizzera si sono rimaste stabilmente elevate fino al 2012. Dopodiché, i provvedimenti adottati, ed ulteriormente rafforzati con la revisione totale del 1° gennaio 2013 della legge sul CO<sub>2</sub>, hanno iniziato a produrre i propri effetti. Nonostante la crescita demografica ed economica e l'aumento della superficie abitabile, tra il 1990 e il 2020 le emissioni di gas serra della Svizzera sono diminuite complessivamente di circa il 19 per cento, passando cioè da 8 a 5 tonnellate pro capite all'anno di CO<sub>2</sub> equivalenti (CO<sub>2</sub>eq). Tuttavia, l'inventario dei gas serra, con il quale

<sup>14</sup> RS 0.814.011.268

<sup>15</sup> RS 641.71

la Confederazione verifica, secondo quanto prescritto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul clima, se la Svizzera è in grado di rispettare gli obiettivi di riduzione internazionali e nazionali, non comprende le emissioni generate indirettamente all'estero tramite le importazioni. Conformemente alle norme internazionali, neppure le emissioni del trasporto aereo internazionale sono considerate ai fini del raggiungimento degli obiettivi.

Tabella 1

### Andamento delle emissioni di gas serra nei diversi settori

Settore secondo l'ordinanza sul CO <sub>2</sub>	Emissioni di gas serra in mio. di tonnellate di CO <sub>2</sub> eq		Andamento 1990–2020	Obiettivo nel 2020 rispetto al 1990
	Anno di riferimento 1990	2020		
Edifici	17,1	10,4	– 39 %	– 40 %
Trasporti	14,9	13,7	– 8 %	– 10 %
Industria	13,0	10,7	– 17 %	– 15 %
Altro (compresa l'agricoltura)	8,7	8,6	– 2 %	– 10 %
<b>Totale</b>	<b>53,7</b>	<b>43,4</b>	<b>– 19 %</b>	<b>– 20 %</b>

Nel 2020, nel settore degli edifici (economie domestiche e servizi) le emissioni sono risultate inferiori del 39 per cento, mentre nei trasporti sono state inferiori dell'8 per cento rispetto al valore del 1990. Le emissioni di gas serra dell'industria sono scese del 17 per cento dal 1990. Le emissioni provenienti dall'agricoltura sono diminuite rispetto al 1990, mentre è nettamente aumentato l'uso di gas sintetici, come ad esempio i refrigeranti o i propellenti. Nel 2020 solo il settore dell'industria aveva raggiunto l'obiettivo prefisso. Le emissioni nei settori degli edifici e dei trasporti come pure le altre emissioni sono invece state superiori ai contributi attesi per il 2020. Per raggiungere gli obiettivi di riduzione entro il 2030 occorrono sforzi supplementari notevoli.

### Obiettivo indicativo 2050 e strategia climatica

Partendo dal rapporto speciale dell'IPCC sul riscaldamento terrestre di 1,5 °C, nell'agosto 2019 il nostro Collegio ha deciso che, dal 2050, la Svizzera non dovrà emettere nell'atmosfera più gas serra di quanti ne possano essere assorbiti da serbatoi naturali o tecnici (emissioni nette pari a zero). Questo obiettivo è anche oggetto dell'iniziativa per i ghiacciai presentata nel novembre 2019, del nostro controprogetto diretto e del controprogetto indiretto del Consiglio nazionale. Il 23 giugno 2022 la maggioranza della Commissione dell'ambiente, della pianificazione del territorio e dell'energia del Consiglio degli Stati (CAPTE-S) ha aderito, con poche deroghe, al progetto per una legge federale sugli obiettivi nella protezione del clima (LOCl). Il Consiglio degli Stati discuterà il progetto nella sessione autunnale 2022.

Il 27 gennaio 2021 il nostro Collegio ha adottato una strategia climatica a lungo termine orientata all'obiettivo del saldo netto pari a zero<sup>16</sup>, successivamente inviata dalla Svizzera alla segreteria della Convenzione delle Nazioni Unite sul clima, in adempimento degli impegni assunti nel quadro dell'Accordo sul clima (art. 4 cpv. 19).

Sulla base delle Prospettive energetiche 2050+ dell'Ufficio federale dell'energia (UFE)<sup>17</sup>, la strategia climatica a lungo termine illustra i possibili sviluppi delle emissioni nei vari settori in riferimento all'obiettivo del saldo netto pari a zero nel 2050. Le emissioni nel settore degli edifici, dei trasporti e dell'industria devono essere ridotte notevolmente. Resteranno delle emissioni residue difficilmente evitabili, in particolare quelle causate dall'incenerimento di rifiuti, dalla produzione agricola di derivate alimentari e da alcuni processi industriali. Durante la produzione di cemento, ad esempio, vengono prodotte emissioni geogene dovute ai processi chimici. Per eliminare anche le emissioni residue e generare emissioni negative a lungo termine, è necessario utilizzare tecnologie a emissioni negative (NET) e, direttamente negli impianti, tecnologie di cattura e stoccaggio del CO<sub>2</sub> fossile e di quello dovuto ai processi («Carbon Capture and Storage», CCS). Alcune di queste tecnologie non sono tuttavia ancora disponibili. Il 18 maggio 2022 il nostro Collegio ha approvato un rapporto che illustra le misure e le condizioni quadro che consentirebbero di potenziare le tecnologie CCS e NET nella misura necessaria entro il 2050<sup>18</sup>.

### **Obiettivo di riduzione 2030 e no popolare alla revisione totale della legge sul CO<sub>2</sub> per il periodo post 2020**

La legge sul CO<sub>2</sub> rappresenta la base legale che consente alla Svizzera di ottemperare ai propri impegni internazionali. Il 25 settembre 2020 le vostre Camere hanno approvato la revisione totale della legge sul CO<sub>2</sub><sup>19</sup> per sancire legalmente obiettivi e misure da attuare entro il 2030. Secondo il testo riveduto, l'attuale combinazione di misure doveva essere potenziata e perfezionata in modo da poter ridurre le emissioni di gas serra complessivamente di almeno il 50 per cento entro il 2030 rispetto al livello del 1990, per almeno tre quarti con misure attuate in Svizzera. Nella votazione popolare del 13 giugno 2021 la revisione totale è stata respinta di misura con il 51,6 per cento.

Dai sondaggi condotti dopo la votazione è emerso che, tra gli strumenti proposti, hanno contribuito al no popolare in particolare il rincaro dei combustibili fossili dovuto alla tassa sul CO<sub>2</sub>, i supplementi sui carburanti e i valori limite del CO<sub>2</sub> per gli edifici esistenti che avrebbero reso sempre più impossibile l'impiego di riscaldamenti a gasolio.

<sup>16</sup> Rapporto del Consiglio federale del 27 gennaio 2021 sulla strategia climatica a lungo termine della Svizzera: consultabile all'indirizzo: [www.bafu.admin.ch](http://www.bafu.admin.ch) > Temi > Tema Clima > Informazioni per gli specialisti > Obiettivi della politica climatica > Obiettivi di riduzione > Obiettivo 2050 > Strategia climatica 2050.

<sup>17</sup> Prospettive energetiche 2050+. Consultabili all'indirizzo: [www.bfe.admin.ch](http://www.bfe.admin.ch) > Politica.

<sup>18</sup> Comunicato stampa «Cambiamento climatico: il Consiglio federale approva il rapporto sulle emissioni di CO<sub>2</sub> negative». Consultabile all'indirizzo: <https://www.datec.admin.ch> > Il DATEC > Media > Comunicati stampa.

<sup>19</sup> FF 2020 6901

## **Proroga della legge sul CO<sub>2</sub> fino alla fine del 2024**

Dopo il fallimento della revisione totale della legge sul CO<sub>2</sub>, che avrebbe dovuto sostituire il diritto vigente dal 2022, gli impegni di riduzione per l'esenzione dalla tassa sul CO<sub>2</sub> e l'obbligo di compensazione del CO<sub>2</sub> rischiavano di scadere, essendo stati fissati fino alla fine del 2021. Per evitare una lacuna normativa, il 17 dicembre 2021 le vostre Camere hanno deciso di prorogare questi due strumenti e l'obiettivo di riduzione fino alla fine del 2024. Questa revisione parziale della legge sul CO<sub>2</sub> ha a suo tempo suscitato l'iniziativa parlamentare 21.477 della CAPTE-N, che si riallaccia alle norme transitorie per il 2021 adottate in seguito all'iniziativa parlamentare Burkart<sup>20</sup>. Nel periodo 2021–2024 le emissioni di gas serra dovranno dunque essere ridotte dell'1,5 per cento all'anno rispetto al 1990; dal 2022, e in questo consiste la novità, tale riduzione potrà però avvenire solo per al massimo il 25 per cento attraverso provvedimenti adottati all'estero.

Questa riduzione non è direttamente collegata all'obiettivo del 20 per cento per il 2020 e si applica indipendentemente da esso. L'obiettivo corrisponde al potenziale di riduzione sfruttabile, tenendo conto del progresso tecnico, mantenendo i provvedimenti già implementati in Svizzera e realizzando nuovi progetti di protezione del clima all'estero. Inoltre, tale obiettivo costituisce un punto di riferimento per l'obbligo di compensazione del CO<sub>2</sub>, che il nostro Collegio potrà ora definire anche in funzione dell'andamento delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dai trasporti. Secondo la revisione parziale sono inoltre mantenuti, fino al 2024, secondo una procedura standardizzata, gli impegni di riduzione assunti dalle imprese esentate dalla tassa sul CO<sub>2</sub>. Per semplificare le procedure amministrative, l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) gestirà un sistema d'informazione e di documentazione.

### **Iniziativa «Per un clima sano (Iniziativa per i ghiacciai)»**

L'iniziativa popolare «Per un clima sano (Iniziativa per i ghiacciai)», depositata il 27 novembre 2019 dall'Associazione svizzera per la protezione del clima con 113 125 firme valide<sup>21</sup>, prevede l'inserimento nella Costituzione federale di un articolo sulla politica climatica (art. 74a Cost.), in base al quale dal 2050 la Svizzera non dovrà emettere quantità di gas serra superiori a quelle che possono essere trattenute da pozzi di assorbimento sicuri. Dallo stesso anno in Svizzera non potranno in linea di principio più essere messi in commercio carburanti e combustibili fossili. Saranno ammesse eventuali deroghe soltanto per applicazioni tecnicamente non sostituibili.

### **Controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per un clima sano (Iniziativa per i ghiacciai)»**

Con la decisione del 28 agosto 2019, il nostro Collegio persegue l'obiettivo di un bilancio climatico neutro (saldo netto pari a zero) di tutte le emissioni di gas serra entro il 2050, che coincide sostanzialmente con quello dell'iniziativa. Ne accoglie pertanto l'orientamento, vale a dire iscrivere nella Costituzione l'obiettivo di un saldo netto delle emissioni pari a zero. Ritenendo tuttavia che, sotto certi aspetti, l'iniziativa fosse

<sup>20</sup> 17.405 Iv. Pa. Burkart. Proroga del limite temporale concernente le agevolazioni fiscali per il gas naturale, il gas liquido e i biocarburanti.

<sup>21</sup> FF 2019 5409

troppo incisiva, l'11 agosto 2021<sup>22</sup> il nostro Collegio ha proposto di opporvi un controprogetto diretto in cui il divieto di principio dei vettori energetici fossili è sostituito da un obbligo di riduzione del loro consumo. Esercito, polizia e servizi di salvataggio devono, se necessario, poter utilizzare carburanti fossili per le operazioni di protezione e di soccorso. Il controprogetto prevede inoltre la possibilità di deroghe nel caso in cui le tecnologie alternative non siano economicamente sostenibili o siano disponibili solo in misura insufficiente. Quale complemento alla sostenibilità sociale, il controprogetto integra nella Costituzione la situazione particolare delle regioni di montagna e periferiche, generalmente meno ben servite dai trasporti pubblici. Poiché in Svizzera il potenziale di stoccaggio permanente del CO<sub>2</sub> effettivamente realizzabile (p. es. boschi, suoli, stoccaggio del CO<sub>2</sub> in giacimenti geologici) è limitato a causa delle condizioni tecniche, economiche, ecologiche e sociali, il controprogetto lascia in sospeso la questione se nel 2050 le emissioni residue dovranno essere compensate mediante pozzi di assorbimento in Svizzera o all'estero.

Il 3 marzo 2022 il Consiglio nazionale si è allineato con la nostra posizione e ha pertanto deciso di raccomandare il rigetto dell'iniziativa, apportando lievi adattamenti al controprogetto diretto in diversi punti<sup>23</sup>. L'unica differenza sostanziale rispetto al nostro progetto riguarda il percorso di riduzione fino al 2050: mentre il nostro Collegio, come l'iniziativa, stabilisce un andamento almeno lineare, secondo la versione del Consiglio nazionale le emissioni di gas serra devono diminuire in modo uniforme nel tempo. Il controprogetto diretto modificato prevede peraltro un sostegno specifico per la decarbonizzazione nelle regioni di montagna. Il Consiglio nazionale si è inoltre espresso all'unanimità a favore di una proroga di un anno, ossia fino al 7 agosto 2023 del termine di trattazione dell'iniziativa popolare. Il Consiglio degli Stati si è allineato tacitamente a questa decisione il 31 maggio 2022, mentre ha invece rinviato le consultazioni sull'iniziativa per i ghiacciai in attesa delle decisioni del Consiglio nazionale in merito al controprogetto indiretto illustrato di seguito.

### **Controprogetto indiretto concernente l'iniziativa «Per un clima sano (Iniziativa per i ghiacciai)»**

Per opporre all'iniziativa per i ghiacciai un controprogetto indiretto, nell'ottobre 2021 la Commissione dell'ambiente, della pianificazione del territorio e dell'energia del Consiglio nazionale (CAPTE-N) ha presentato un'iniziativa parlamentare, alla quale ha dato seguito la Commissione omologa nel novembre 2021. Il 16 giugno 2022 il Consiglio nazionale ha approvato il progetto del 25 aprile 2022 elaborato su tale base dalla CAPTE-N. La nuova LOCl è simile a una legge quadro, i cui obiettivi devono essere attuati mediante leggi che definiscono misure, e in primo luogo mediante la presente legge sul CO<sub>2</sub>. Il nostro Collegio è incaricato di sottoporre proposte per tempo.

<sup>22</sup> 21.055 Messaggio del Consiglio federale dell'11 agosto 2021 concernente l'iniziativa popolare «Per un clima sano (Iniziativa per i ghiacciai)» e il controprogetto diretto (decreto federale sulla politica climatica); FF 2021 1972.

<sup>23</sup> Consultabile all'indirizzo: [www.parlament.ch](http://www.parlament.ch) > 21.055 > Paragrammi. [https://www.parlament.ch/centers/eparl/curia/2021/20210055/N11\\_D.pdf](https://www.parlament.ch/centers/eparl/curia/2021/20210055/N11_D.pdf)

Il progetto accoglie l'esigenza centrale dell'iniziativa per i ghiacciai di ridurre le emissioni di gas serra della Svizzera a un saldo netto pari a zero entro il 2050. A tal fine, definisce obiettivi intermedi per il 2040 e per i due decenni 2031–2040 e 2041–2050 nonché valori indicativi per i settori degli edifici, dei trasporti e dell'industria. Il nostro Collegio viene autorizzato a stabilire valori indicativi per l'impiego delle tecnologie a emissioni negative. In sintonia con gli impegni internazionali assunti nel quadro dell'Accordo sul clima, il progetto contiene anche obiettivi per l'adattamento ai cambiamenti climatici e all'orientamento dei flussi finanziari verso investimenti rispettosi del clima.

Il progetto contiene altresì prime misure a sostegno del raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra entro il 2030. Le tabelle di marcia elaborate dalle imprese e dai settori per il saldo netto pari a zero sono finalizzate a un acceleramento della decarbonizzazione nell'industria. Per promuovere tecnologie e processi innovativi sarà messo a disposizione fino al 2030 un massimo di 200 milioni di franchi all'anno, attinto dal bilancio generale della Confederazione, a copertura anche dei rischi dovuti agli investimenti in opere infrastrutturali pubbliche. Gli impianti pilota o di dimostrazione riceveranno sussidi maggiori.

Inoltre, in un programma a parte della durata di 10 anni complementare al Programma Edifici, la Confederazione dovrà promuovere la sostituzione degli impianti riscaldamento con al massimo 200 milioni di franchi l'anno.

La Confederazione e i Cantoni devono assumere un ruolo esemplare per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di gas serra e l'adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici (art. 10 LOCl). L'Amministrazione federale centrale dovrà raggiungere un saldo netto pari a zero entro il 2040 per le emissioni dirette e indirette dell'energia prelevata e per le emissioni risultanti dai processi a monte e a valle.

Se il controprogetto indiretto all'iniziativa per i ghiacciai dovesse entrare in vigore, occorrerà adattare in particolare le condizioni generali del presente disegno.

### **Adattamento al cambiamento climatico**

Il progressivo cambiamento climatico comporta anche in Svizzera la necessità di adattarsi ai fenomeni sempre più estremi dovuti al clima. Dalla metà del XIX secolo la temperatura media annuale in Svizzera è salita di 2,1 °C, ossia di circa il doppio rispetto a quello della temperatura media mondiale. Negli ultimi decenni anche gli eventi estremi come ondate di calura, periodi di siccità e forti precipitazioni sono diventati più frequenti e più intensi e gli habitat e la composizione delle specie si sono modificati.

L'adattamento ai cambiamenti climatici è sancito nella politica climatica svizzera come secondo elemento complementare per la riduzione delle emissioni di gas serra. L'attuale legge sul CO<sub>2</sub> conferisce alla Confederazione il mandato di coordinare le attività per l'adattamento ai cambiamenti climatici e di predisporre le basi necessarie a tal fine. La nostra strategia «Adattamento ai cambiamenti climatici in Svizzera», del 2 marzo 2012, definisce il quadro di riferimento per un modo di procedere coordinato a livello federale.

Il controprogetto indiretto concernente l'iniziativa per i ghiacciai precisa gli obiettivi per l'adattamento ai cambiamenti climatici (art. 8 LOCl). Concretamente, le attività

e strategie di adattamento dovranno in futuro essere maggiormente orientate alla riduzione perlomeno dei rischi dovuti al clima come, ad esempio, l'aumento dello stress da calore, della siccità estiva, del rischio di inondazioni, la diminuzione della stabilità dei pendii e l'aumento dei movimenti di versante, i cambiamenti negli habitat, nella composizione delle specie e nel paesaggio o la diffusione di organismi nocivi, malattie e specie alloctone. In primo piano viene posta la protezione dell'essere umano, delle basi della vita e dei beni materiali. A tal fine si devono adottare misure di adattamento a tutti i livelli. Occorre poi tenere presente la stretta interconnessione tra il cambiamento climatico e la perdita di biodiversità. Per un'economia aperta come la Svizzera sono rilevanti anche le ripercussioni del cambiamento climatico nelle altre regioni del mondo, perché possono pregiudicare le relazioni commerciali e le catene del valore aggiunto.

### **1.1.4 Mercato finanziario**

Nelle decisioni d'investimento odierne, ad esempio per l'approvvigionamento energetico o l'infrastruttura dei trasporti e degli edifici, è considerata anche la modalità di emissione dei gas serra in futuro. Uno dei tre obiettivi principali dell'Accordo sul clima è rendere «i flussi finanziari compatibili con un percorso che conduca a uno sviluppo a basse emissioni di gas a effetto serra e resiliente al clima». Questo obiettivo, formulato in modo generico, deve essere incluso nell'articolo relativo allo scopo della legge sul CO<sub>2</sub>. Secondo il disegno per un controprogetto indiretto all'iniziativa per i ghiacciai, la piazza finanziaria svizzera deve contribuire in modo efficace al raggiungimento di tale obiettivo (art. 9 LOCl).

Il Consiglio federale aveva fissato questo obiettivo già nel 2020, con l'intenzione di assicurare alla piazza finanziaria svizzera una posizione preminente a livello globale nell'offerta di servizi finanziari sostenibili e di migliorarne la competitività. Nel novembre 2021 il Consiglio federale ha raccomandato ai soggetti coinvolti di garantire volontariamente la trasparenza di tutti i prodotti finanziari e i portafogli dei clienti in relazione alla compatibilità climatica. Con test climatici analoghi la Confederazione misura inoltre periodicamente i progressi messi a segno dai settori finanziari. Diversi istituti e associazioni finanziarie si adoperano altresì pubblicamente a favore dell'obiettivo del saldo netto pari a zero, benché gli obiettivi intermedi e le misure concrete siano tutt'oggi difficilmente comparabili. Stipulando accordi settoriali con la Confederazione, come previsto dal controprogetto indiretto all'iniziativa per i ghiacciai, simili iniziative e le loro modalità di attuazione potranno essere rese trasparenti e comparabili all'interno di un intero settore finanziario (banche, gestori patrimoniali, assicurazioni, istituti di previdenza) ed essere armonizzate con gli obiettivi della Svizzera.

### **1.1.5 Politica energetica**

In Svizzera il consumo di energia fossile è responsabile di circa tre quarti delle emissioni di gas serra. La politica energetica e quella climatica sono quindi strettamente

interconnesse. La Strategia energetica 2050<sup>24</sup> offre un contributo importante al raggiungimento degli obiettivi della politica climatica perché punta a un approvvigionamento energetico non solo sicuro, ma anche rispettoso dell'ambiente. Per quanto riguarda il settore dell'energia elettrica, l'obiettivo è quello di ridurre il consumo pro capite e di espandere in modo significativo la produzione di energie rinnovabili (energia idroelettrica, fotovoltaico, biomasse, geotermia ed energia eolica). Anche nei settori del riscaldamento e della mobilità, si intende incrementare l'efficienza, sfruttando in larga misura le energie rinnovabili anziché le energie fossili. Il 21 maggio 2017 il Popolo svizzero ha accolto la prima fase della Strategia energetica 2050, ossia la nuova legge del 30 settembre 2016 sull'energia (LEne)<sup>25</sup>.

L'obiettivo di ridurre entro il 2050 le emissioni di gas serra a un saldo netto pari a zero comporta la necessità di perfezionare la Strategia energetica 2050. Occorre in particolare procedere a una rapida elettrificazione dei trasporti e del settore termico. A tal fine, è necessario incrementare ulteriormente e tempestivamente la produzione di corrente da energie rinnovabili e adottare misure specifiche per rafforzare la sicurezza dell'approvvigionamento elettrico. Ciò presuppone una modifica della LEne e della legge del 23 marzo 2007<sup>26</sup> sull'approvvigionamento elettrico. Per la revisione di entrambe le leggi, il 18 giugno 2021 il nostro Collegio vi ha sottoposto un progetto di legge federale sull'approvvigionamento elettrico sicuro con le energie rinnovabili<sup>27</sup>. La revisione proposta mira da un lato a prorogare la promozione delle energie rinnovabili fino al 2035 e, dall'altro, a renderla più competitiva. I valori indicativi per il 2035 sanciti nella legge per quanto riguarda la produzione di elettricità a partire dalla forza idrica e da altre energie rinnovabili devono essere incrementati e resi vincolanti; andranno inoltre stabiliti dei valori obiettivo entro il 2050. Per quanto concerne la legge sull'approvvigionamento elettrico, aprendo il mercato dell'energia elettrica a tutti i clienti, il nostro Collegio intende ottimizzare l'integrazione delle energie rinnovabili nel mercato e rafforzare la produzione decentralizzata di elettricità. Questo permetterà di introdurre nel settore delle energie rinnovabili nuovi modelli commerciali (ad es. le comunità energetiche) non consentiti in regime di monopolio e per i quali non esistono a oggi incentivi all'innovazione. Il progetto contiene anche elementi importanti per rafforzare la sicurezza dell'approvvigionamento elettrico (sostegno all'incremento delle capacità di produzione elettrica in inverno, riserva di energia) e miglioramenti nella rete. Questi ultimi sono particolarmente importanti anche al fine di integrare in modo sicuro ed efficiente nel sistema globale la crescente quantità di impianti di produzione rinnovabili.

Per rafforzare la sicurezza dell'approvvigionamento, il nostro Collegio ha adottato ulteriori decisioni nel 2022. Nella seduta del 16 febbraio 2022 ha per esempio deciso di istituire una riserva di energia idroelettrica già a partire dall'inverno 2022/23<sup>28</sup>. Ha

<sup>24</sup> Strategia energetica 2050. Consultabile all'indirizzo: [www.datec.admin.ch](http://www.datec.admin.ch) > Energia.

<sup>25</sup> RS 730.0

<sup>26</sup> RS 734.7

<sup>27</sup> FF 2021 1666

<sup>28</sup> Sicurezza dell'approvvigionamento elettrico: il Consiglio federale istituisce una riserva di energia idroelettrica a partire dal prossimo inverno e prevede di realizzare centrali di riserva. Consultabile all'indirizzo: [www.datec.admin.ch](http://www.datec.admin.ch) > Il DATEC > Media > Comunicati stampa.

anche incaricato il DATEC di elaborare le disposizioni necessarie a sfruttare le centrali di riserva a titolo di garanzia in presenza di situazioni di penuria straordinarie. Per fare in modo che il ricorso a tali centrali non abbia alcun impatto sul clima, si dovranno utilizzare per esempio combustibili a emissioni nette di CO<sub>2</sub> pari a zero o prevedere misure di compensazione.

## 1.2 Necessità di agire e obiettivi

La legislazione svizzera sul clima evolve periodicamente in sintonia con gli impegni internazionali. In attuazione del Protocollo di Kyoto, l'attuale legge sul CO<sub>2</sub> prevede di ridurre del 20 per cento rispetto al livello del 1990 le emissioni di gas serra in Svizzera entro il 2020. L'inventario dei gas serra pubblicato l'11 aprile 2022 e relativo al 2020 mostra che, con una riduzione pari al 19 per cento, l'obiettivo di riduzione previsto dalla legge è stato mancato, seppure di poco, nonostante la quantità straordinariamente bassa di emissioni prodotte dai trasporti durante la pandemia e le temperature gradevoli che hanno ridotto il ricorso al riscaldamento e quindi le emissioni di CO<sub>2</sub>.

Con la ratifica dell'Accordo sul clima il 6 ottobre 2017, la Svizzera si è impegnata a livello internazionale a dimezzare le sue emissioni di gas serra entro il 2030 rispetto al 1990 e a ridurle in media del 35 per cento nel periodo 2021–2030, obiettivo approvato dalle vostre Camere con decreto federale del 16 giugno 2017<sup>29</sup>. Per attuare questo impegno internazionale, il 1° dicembre 2017 il nostro Collegio vi ha trasmesso il messaggio concernente la revisione totale della legge sul CO<sub>2</sub> nel quale erano definiti obiettivi e misure da attuare entro il 2030<sup>30</sup>. Contro questa revisione totale, che le vostre Camere hanno approvato il 25 settembre 2020<sup>31</sup>, è stato indetto un referendum. Il 13 giugno 2021 il Popolo svizzero ha respinto il progetto con appena il 51,6 per cento di voti contrari.

Senza correttivi, questo verdetto negativo avrebbe comportato la scadenza di strumenti importanti alla fine del 2021. Per questo motivo, a seguito di un'iniziativa parlamentare della Commissione dell'ambiente, della pianificazione del territorio e dell'energia del Consiglio nazionale (CAPTE-N)<sup>32</sup>, il 17 dicembre 2021 le vostre Camere hanno approvato una revisione parziale della vigente legge sul CO<sub>2</sub><sup>33</sup>, entrata in vigore all'inizio del 2022 con effetto retroattivo, dopo che il termine di referendum era decorso infruttuosamente. Tuttavia gli obiettivi e le misure decisi nell'ambito di questa proroga della legge sul CO<sub>2</sub> non sono sufficienti per adempiere entro il 2030 gli impegni internazionali assunti con l'Accordo sul clima. È pertanto necessario intensificare in maniera significativa gli sforzi dopo il 2024, al fine di ridurre più rapidamente le emissioni di gas serra, e potenziare l'impegno all'estero. Alla luce di quanto precede, il 17 dicembre 2021 il nostro Collegio ha posto in consultazione un

<sup>29</sup> FF 2017 3687

<sup>30</sup> FF 2020 6901

<sup>31</sup> FF 2018 197

<sup>32</sup> 21.477 Iv. Pa. CAPTE-N. Prorogare l'obiettivo di riduzione dell'attuale legge sul CO<sub>2</sub>.

<sup>33</sup> FF 2021 2994

nuovo progetto, anche in esecuzione dell'articolo 3 capoverso 5 della legge sul CO<sub>2</sub> vigente. La consultazione si è conclusa il 4 aprile 2022<sup>34</sup>.

Il presente progetto andrà a sostituire la proroga della legge sul CO<sub>2</sub> approvata il 17 dicembre 2021. In esso si tiene conto del risultato della votazione del 13 giugno 2021 e vengono tralasciati gli strumenti che avevano contribuito in misura notevole al no. Si rinuncia quindi a introdurre nuove tasse o ad aumentare quelle esistenti. Gli obiettivi di riduzione andranno piuttosto essere raggiunti con incentivi mirati, anche fiscali, e strumenti di promozione nei settori dei trasporti, degli edifici e dell'industria, seguendo il principio secondo cui i mezzi finanziari sono reinvestiti a beneficio del settore da cui provengono. La revisione comprende anche modifiche della legge del 21 giugno 1996<sup>35</sup> sull'imposizione degli oli minerali (LIOM), della legge del 19 dicembre 1997<sup>36</sup> sul traffico pesante (LTTP), della LEnE, della legge federale del 21 dicembre 1948<sup>37</sup> sulla navigazione aerea (LNA), della legge del 7 ottobre 1983<sup>38</sup> sulla protezione dell'ambiente (LPamb) e della legge federale del 6 ottobre 1995<sup>39</sup> sul mercato interno.

Parallelamente alla revisione della legge sul CO<sub>2</sub>, le vostre Camere stanno portando avanti il controprogetto indiretto all'Iniziativa per i ghiacciai (cfr. n. 1.1.3), che definirà l'ambito delle future revisioni della legge sul CO<sub>2</sub> e configurerà le aspirazioni della Svizzera in materia di politica climatica. Con la guerra in Ucraina e la conseguente riduzione delle importazioni di gas russo in Europa, l'urgenza di abbandonare rapidamente i combustibili fossili si è di nuovo fatta impellente. L'attuale revisione della legge sul CO<sub>2</sub> e il controprogetto indiretto all'Iniziativa per i ghiacciai contribuiscono in maniera determinante alla riduzione della dipendenza da petrolio e gas.

### **1.3 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie del Consiglio federale**

#### **1.3.1 Rapporto con il programma di legislatura**

Il progetto non è annunciato nel messaggio del 29 gennaio 2020<sup>40</sup> sul programma di legislatura 2019–2023 né nel decreto federale del 21 settembre 2020<sup>41</sup> sul programma di legislatura 2019–2023.

<sup>34</sup> Procedura di consultazione 2021/123. Revisione della legge sul CO<sub>2</sub> Consultabile all'indirizzo [www.fedlex.data.admin.ch](http://www.fedlex.data.admin.ch) > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2021.

<sup>35</sup> RS **641.61**

<sup>36</sup> RS **641.81**

<sup>37</sup> RS **748.0**

<sup>38</sup> RS **814.01**

<sup>39</sup> RS **943.02**

<sup>40</sup> FF **2020** 1565

<sup>41</sup> FF **2020** 7365

### 1.3.2 Rapporto con le strategie del Consiglio federale

Il progetto è compatibile con la strategia climatica a lungo termine approvata dal nostro Collegio il 27 gennaio 2021 (cfr. n. 1.1.3).

### 1.4 Interventi parlamentari

Con il presente messaggio proponiamo di togliere dal ruolo i seguenti interventi parlamentari:

#### **Postulato Ammann (Müller-Altmett) del 16.6.2021 (P 19.3643: Aumentare l'attrattiva e la quantità delle offerte di treni notturni)**

Il postulato chiede di valutare misure volte ad aumentare l'attrattiva e la quantità delle offerte di treni notturni. Il nostro Collegio accoglie questa richiesta e nell'articolo 37a propone pertanto di accordare aiuti finanziari di 30 milioni di franchi all'anno per l'ampliamento del trasporto ferroviario internazionale di persone, in particolare dei treni notturni, che verranno finanziati mediante la parte a destinazione vincolata dei proventi della vendita all'asta dei diritti di emissione per gli aeromobili (cfr. n. 3.1.4).

#### **Postulato CAPTE-S del 25.9. 2019 (P 19.3949: Il settore dei trasporti deve contribuire alla protezione del clima)**

Il postulato chiede che siano esaminate diverse misure di politica climatica nel settore dei trasporti, in particolare una tassa d'incentivazione sul CO<sub>2</sub> applicabile ai carburanti fossili e l'introduzione di un modello di tassazione della mobilità che tenga conto delle conseguenze del traffico sul clima. Il nostro Collegio ha esaminato queste misure e nel presente messaggio espone le proprie considerazioni (cfr. n. 3.2.3).

#### **Mozione Trede del 2.12.2021 (M 19.4614: Programma mirato all'aumento a lungo termine dell'offerta di collegamenti del traffico viaggiatori internazionale su rotaia)**

Considerati i nostri obiettivi climatici, la mozione chiede di ampliare a medio e lungo termine l'offerta di collegamenti internazionali del traffico. Il presente progetto consente di erogare aiuti finanziari su più anni (cfr. n. 3.1.4). Le richieste vengono classificate secondo un ordine di priorità basato sui potenziali risparmi di CO<sub>2</sub> e sui benefici per i clienti. In tal modo le imprese di trasporto ferroviarie sono incentivate a sviluppare offerte sostenibili e rispondenti alle esigenze dei viaggiatori. La durata pluriennale del finanziamento di partenza tiene conto anche del fatto che l'introduzione di offerte del trasporto ferroviario internazionale di persone si inserisce in un'ottica di medio e lungo termine. Le imprese di trasporto ferroviarie potranno così avere la sicurezza finanziaria necessaria per sviluppare offerte sostenibili e per creare i presupposti tecnici necessari alla loro realizzazione (ad es. sistemi di distribuzione transfrontalieri).

## **Mozione Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale del 30.8.2021 (M 21.3977: Promuovere i vettori di trasporto non fossili nei trasporti pubblici)**

La mozione incarica il nostro Collegio di elaborare, congiuntamente con i Cantoni, i Comuni e il settore del trasporto pubblico, una soluzione globale per la promozione e il finanziamento di vettori di trasporto non fossili nei trasporti pubblici regionali e locali. Nell'articolo 41a, il presente progetto crea le basi per la promozione di autobus e battelli non fossili, sia nel traffico regionale viaggiatori che nelle altre offerte di trasporto concessionarie.

## **2 Procedura di consultazione (risultato e valutazione)**

### **2.1 Risultati della procedura di consultazione**

La procedura di consultazione sulla legge sul CO<sub>2</sub> per il periodo posteriore al 2024 è durata dal 17 dicembre 2021 al 4 aprile 2022. Sono pervenuti in tutto 252 pareri.

Circa 80 partecipanti sono in linea di principio a favore dell'avamprogetto. Tra questi figurano quasi tutti i Cantoni e alcune organizzazioni dell'economia, i partiti Alleanza al centro, pvl e PLR. L'UDC respinge invece il progetto ritenendo insostenibile per il ceto medio. Il PEV e alcuni membri dell'Alleanza climatica Svizzera si dichiarano espressamente contrari a quanto proposto sostenendo che gli effetti sul clima non sarebbero sufficienti. Questa stessa argomentazione è condivisa da altri partecipanti, tra cui Verdi, PS, alcuni Cantoni e l'Unione Sindacale Svizzera.

Gli obiettivi di riduzione sanciti nell'avamprogetto riscontrano, in generale, un ampio consenso, anche se soprattutto le organizzazioni ambientaliste chiedono che la quota prevista per la Svizzera sia più elevata, mentre gli ambienti economici caldeggiavano la massima flessibilità.

La maggioranza dei partecipanti è propensa all'aumento della parte a destinazione parzialmente vincolata della tassa sul CO<sub>2</sub> finalizzata a finanziare le misure negli edifici. Per contro, alcuni Cantoni non concordano con l'obbligo secondo cui sarebbe necessario chiedere una consulenza prima di fare installare un impianto di riscaldamento alimentato a combustibili fossili e criticano anche la disposizione concernente l'aumento dell'indice di sfruttamento dei beni immobili. Ampio consenso riscuote invece l'obbligo di notifica in caso di sostituzione dell'impianto di riscaldamento.

In generale, vengono accolte le disposizioni introdotte per uniformarsi a quanto fatto nell'UE (obiettivi per il parco veicoli, quota di miscelazione di carburanti rinnovabili per l'aviazione e modifiche nel SSQE). Alcuni partecipanti auspicano un allineamento ancora maggiore all'UE, suggerendo in particolare di riprenderne gli obiettivi relativi ai parchi veicoli non solo per quanto riguarda le automobili, gli autofurgoni e i trattori a sella leggeri, ma anche i veicoli commerciali pesanti. Benché molti dei nuovi strumenti proposti siano in linea di principio accolti, alcuni di essi sono criticati per mancanza di apertura alla tecnologia, come nel caso della promozione delle stazioni di ricarica, delle tecnologie di propulsione neutrali dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub> e dell'esenzione dalla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). Emergono inoltre perplessità sulle fonti di finanziamento per la promozione

delle stazioni di ricarica e del trasporto ferroviario transfrontaliero di persone. Nel primo caso, viene respinto il finanziamento risultante dai pagamenti delle sanzioni degli importatori di veicoli, sia perché questi introiti servono al Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) sia perché sono considerati troppo volatili. Per quanto riguarda invece il finanziamento del trasporto ferroviario transfrontaliero di persone tramite i proventi derivanti dalla messa all'asta dei diritti di emissione per aeromobili, secondo alcuni partecipanti si tratterebbe di un sovvenzionamento trasversale. Per tutte le misure di sostegno alcuni partecipanti chiedono un aumento delle risorse previste.

Per quanto concerne i carburanti rinnovabili, molti partecipanti esprimono riserve riguardo all'obbligo d'immissione a carico degli importatori, prediligendo il mantenimento del sistema vigente, che prevede sgravi fiscali per l'imposta sugli oli minerali. In riferimento alla restituzione di questa imposta a imprese di trasporto concessionarie, viene criticata l'abrogazione contestuale nel traffico viaggiatori locale e regionale, e al suo posto viene auspicato uno scaglionamento. Gli ambienti economici in particolare sono favorevoli all'estensione dell'esenzione dalla tassa sul CO<sub>2</sub> a tutte le imprese, mentre ritengono ambizioso un piano di decarbonizzazione all'inizio del nuovo impegno di riduzione.

Per un riepilogo dettagliato dei pareri pervenuti si rimanda al rapporto sui risultati della procedura di consultazione.

## **2.2 Valutazione dei risultati della procedura di consultazione**

Considerati i risultati della procedura di consultazione, il nostro Collegio conferma in linea di principio le misure proposte e prevede alcuni adeguamenti e alcune integrazioni mirati. Inoltre, non introduce ulteriori tasse o prescrizioni. Come già previsto nell'avamprogetto, nel presente disegno viene mantenuta la disposizione secondo cui il nostro Collegio può garantire il raggiungimento degli obiettivi di riduzione mediante l'acquisto di attestati internazionali qualora le misure adottate non fossero sufficienti (cfr. commenti nei n. 3.5.6, 5.1 e 5.2).

Oltre ad adeguamenti di lieve entità dovuti ai riscontri ricevuti nella procedura di consultazione, come suggerito dai Cantoni è stato tralasciato l'obbligo di consulenza in caso di sostituzione di un impianto a riscaldamento fossile. Sono invece stati conservati l'obbligo di notifica e la possibilità dei Cantoni di aumentare, a determinate condizioni, l'indice di sfruttamento dei beni immobili in caso di risanamenti e costruzioni sostitutive, mentre è stato scartato il programma d'impulso per la sostituzione degli impianti di riscaldamento proposto nell'avamprogetto, in sintonia con il controprogetto indiretto all'Iniziativa per i ghiacciai (cfr. 1.1.3). Tuttavia, oltre che nel Programma Edifici, praticamente incontestato, e nelle altre misure di sostegno proposte, i proventi della tassa sul CO<sub>2</sub> dovranno confluire anche nella promozione di impianti per la produzione e l'immissione di gas rinnovabili, come richiesto da alcuni partecipanti. L'aumento della parte a destinazione parzialmente vincolata viene mantenuto, anche perché necessario considerato il potenziamento della promozione dei gas rinnovabili.



mentare dei beni immobili. Per migliorare la situazione dei dati relativi al parco immobiliare, le autorità preposte al rilascio dell'autorizzazione saranno obbligate a iscrivere la sostituzione di un impianto di riscaldamento nel Registro federale degli edifici e delle abitazioni. Inoltre, in caso di sostituzione dell'impianto, i Cantoni devono prevedere quanto meno un obbligo di notifica.

La tassa sul CO<sub>2</sub> applicata a combustibili quali l'olio da riscaldamento e il gas naturale viene mantenuta con un'aliquota massima di 120 franchi per tonnellata di CO<sub>2</sub>, valida dal 1° gennaio 2022. Con la presente revisione, fino al 2030 il 49 per cento al massimo dei proventi derivanti dalla tassa sul CO<sub>2</sub> potrà essere a destinazione vincolata e utilizzato per le misure di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> stabilite dalla legge. A partire dal 2031 questa percentuale tornerà a scendere a un terzo.

L'aumento della parte a destinazione parzialmente vincolata consente in particolare di portare avanti il Programma Edifici della Confederazione e dei Cantoni. Questo Programma costituisce uno strumento essenziale per ridurre il consumo di energie fossili nel parco immobiliare. Dotarlo dei fondi finanziari necessari è quindi importante non soltanto in un'ottica di politica climatica, ma anche per garantire la sicurezza dell'approvvigionamento energetico della Svizzera. Per il Programma Edifici continuano a essere a disposizione le risorse derivanti dalla tassa sul CO<sub>2</sub>, ma nel testo di legge non viene più menzionato alcun importo massimo annuo per tenere conto della richiesta, emersa dalla consultazione, di mettere a disposizione ulteriori risorse. I Cantoni saranno così motivati a continuare a contribuire con notevoli risorse finanziarie (2022: 177 mio. fr.). I contributi globali della Confederazione ai Cantoni per la promozione si compongono di un contributo di base per abitante e di un contributo complementare. Quest'ultimo non può superare il doppio del budget che il Cantone ha approvato per il suo programma.

Si stima che in tutta la Svizzera siano ancora in funzione, solamente negli edifici abitativi, 900 000 sistemi di riscaldamento alimentati da combustibili fossili. Affinché entro il 2050 il parco edilizio sia esente da emissioni di CO<sub>2</sub>, ogni anno circa 30 000 impianti di riscaldamento alimentati da combustibili fossili negli edifici abitativi andrebbero sostituiti con sistemi di riscaldamento alimentati da energie rinnovabili. Le misure esistenti non sono tuttavia sufficienti per raggiungere questo obiettivo, come si evince da uno studio di Infrac (2020)<sup>43</sup> commissionato dalla città di Zurigo. Per procedere a una sostituzione rapida del riscaldamento a combustibili fossili occorrerà stanziare fondi maggiori per un periodo limitato. Nell'ambito della LOClI è pertanto previsto un programma, finanziato con circa 200 milioni di franchi all'anno, per sostituire gli impianti di riscaldamento a combustibili fossili e i riscaldamenti elettrici a resistenza (cfr. 1.1.3).

I progetti per l'utilizzo diretto della geotermia per la generazione di calore continueranno a essere promossi dall'UFE con 30 milioni di franchi all'anno derivanti dai proventi della tassa sul CO<sub>2</sub>. Sempre con la tassa sul CO<sub>2</sub> dovrà ora essere sostenuta anche la pianificazione energetica territoriale comunale e sovracomunale. Questo nuovo sostegno a tempo determinato fino al 2030 incentiverà i Comuni a elaborare tali piani energetici.

<sup>43</sup> INFRAS & Quantis, 2020: Netto-Null Treibhausgasemissionen Stadt Zürich.

La pianificazione energetica territoriale consente ai Comuni di sviluppare una base di riferimento per ottimizzare in particolare l'approvvigionamento di calore e di aria condizionata anche oltre i confini comunali, in modo che possa rispondere alle esigenze future, allo scopo di incrementare l'utilizzo di fonti energetiche disponibili a livello regionale e rispettose dell'ambiente. Attualmente circa la metà dei Cantoni sostiene i Comuni in forme diverse nell'ambito della pianificazione energetica territoriale. Tuttavia, oltre l'80 per cento dei Comuni non ha ancora realizzato tale pianificazione.

Con la presente revisione della legge sul CO<sub>2</sub> saranno incentivati anche gli impianti per la produzione e l'immissione di gas rinnovabili. A questo scopo sono a disposizione fino a fine 2035 le risorse provenienti dalla tassa sul CO<sub>2</sub>. In via prioritaria saranno sostenuti, mediante contributi d'investimento, gli impianti che immettono gas nella rete; quelli che generano gas dalla biomassa (produzione di energia) avranno la precedenza sugli impianti che generano gas dall'energia elettrica (conversione energetica ovvero «power to gas»). Per gli impianti finalizzati a produrre e immettere gas rinnovabili non era finora prevista alcuna sovvenzione statale. Al pari di quelli che producono energia elettrica e calore, simili impianti forniscono tuttavia un contributo aggiuntivo all'approvvigionamento energetico e hanno emissioni minime di gas serra. In particolare, la trasformazione del biogas in biometano, che può essere immesso nella rete del gas, è un processo utile a vari impianti agricoli e industriali. Per l'utilizzo diretto della geotermia per la produzione di calore, per la pianificazione energetica territoriale e per gli impianti per la produzione e l'immissione di gas rinnovabili sono disponibili complessivamente al massimo 45 milioni di franchi all'anno. Per la geotermia sono sostanzialmente stanziati le stesse risorse previste in passato (30 mio. fr.), mentre il resto sarà ripartito tra le due nuove misure.

Un grande potenziale inutilizzato è costituito dalle reti termiche – chiamate anche reti di teleriscaldamento o teleraffreddamento –, ossia infrastrutture che forniscono calore o aria condizionata mediante l'acqua o il vapore a diversi edifici situati in siti diversi. Secondo le stime del Libro bianco del teleriscaldamento in Svizzera<sup>44</sup>, le reti termiche nel nostro Paese sono in grado di coprire un consumo complessivo di energia di 17 TWh, il che equivarrebbe al doppio del livello attuale. La costruzione di reti termiche comporta investimenti iniziali elevati, lunghi periodi di ammortamento e diversi rischi per le parti coinvolte (fornitore di calore, gestore/proprietario della rete, Comune di ubicazione e consumatori). Con la presente revisione, la Confederazione intende migliorare gli incentivi agli investimenti alimentando il fondo per le tecnologie. Questo permetterà di coprire i rischi legati agli investimenti nella costruzione e nello sviluppo di reti termiche e dei relativi impianti di produzione di calore alimentati con energie rinnovabili e calore residuo.

<sup>44</sup> Eicher+Pauli (2014): Weissbuch Fernwärme Schweiz. Consultabile all'indirizzo: [www.fernwaerme-schweiz.ch](http://www.fernwaerme-schweiz.ch) > Dienstleistungen > VFS-Weissbuch > Downloads.

### 3.1.3 Provvedimenti nel settore dei trasporti

#### Prescrizioni in materia di emissioni applicabili ai veicoli nuovi

Le automobili sono responsabili di circa tre quarti delle emissioni di gas serra prodotte dai trasporti in Svizzera, mentre gli autoveicoli di circa l'8 per cento e i veicoli pesanti circa il 12 per cento. La presente revisione prevede la prosecuzione e l'ulteriore riduzione dei valori obiettivo del CO<sub>2</sub> per le nuove automobili, gli autoveicoli e i trattori a sella leggeri come pure l'introduzione di valori obiettivo per veicoli pesanti, in linea con la normativa UE. In tal modo gli importatori di veicoli dovranno importare e offrire veicoli nuovi più efficienti e un maggior numero di veicoli elettrici.

I valori relativi al parco veicoli fissati nella legge sul CO<sub>2</sub>, pari a 95 grammi di CO<sub>2</sub> per chilometro per le automobili e a 147 grammi per chilometro per gli autoveicoli e i trattori a sella leggeri, sono validi dal 2020 e non è prevista una scadenza. Dal 2025, in linea con la proposta legislativa della Commissione europea nell'ambito del pacchetto «Fit for 55», per entrambe le categorie di veicoli il valore obiettivo di CO<sub>2</sub> applicato sarà ridotto del 15 per cento rispetto al 2021; dal 2030 sarà abbassato del 55 per cento per le automobili e del 50 per cento per gli autoveicoli e i trattori a sella leggeri. Per i veicoli pesanti verranno ripresi i valori obiettivo previsti dalla vigente normativa UE: rispetto al parco di riferimento dei veicoli omologati per la prima volta tra il 1° luglio 2019 e il 30 giugno 2020, le emissioni dei veicoli pesanti nuovi dovranno scendere del 15 per cento entro il 2025 e del 30 per cento entro il 2030.

Il nostro Collegio potrà adottare provvedimenti se dovesse aumentare lo scarto tra le emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte in condizioni di guida reali e i valori definiti secondo il procedimento standard applicabile. Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) è inoltre autorizzato a pubblicare i risultati dettagliati annuali relativi all'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. La pubblicazione dei dati era già stata decisa per via giudiziaria nel 2017 e viene attuata da allora nell'ambito dell'esecuzione delle prescrizioni relative alle emissioni di CO<sub>2</sub>.

#### Infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici

L'elettrificazione delle automobili e degli autoveicoli contribuisce in modo significativo alla decarbonizzazione nel settore dei trasporti e al raggiungimento dei valori obiettivo di CO<sub>2</sub> per il parco veicoli nuovi. A breve e medio termine, la mancanza di possibilità di ricarica può ostacolare il passaggio ai veicoli elettrici. Circa due terzi della popolazione svizzera abitano in immobili in locazione, mentre il 12 per cento circa sono proprietari per piani. Il fatto che negli edifici con più unità abitative non vi siano strutture di ricarica ostacola il passaggio ai veicoli elettrici, perché questi sono appunto generalmente ricaricati presso il proprio domicilio. Specialmente in tali edifici, l'investimento iniziale per una soluzione di ricarica di lunga durata ed adattabile alle esigenze (con gestione della ricarica) è spesso alto, così che i proprietari e le comunità di comproprietari spesso esitano oppure scaricano i costi elevati sugli inquilini o sui proprietari, o si astengono in toto dall'investire. Gli stessi problemi sorgono per le strutture di ricarica sul posto di lavoro riservate ai dipendenti e ai veicoli aziendali. Per i dipendenti che non dispongono di un impianto di ricarica presso il proprio

domicilio e che devono utilizzare l'auto per recarsi al lavoro, la possibilità di un sistema di ricarica sul posto di lavoro durante il giorno potrebbe incentivarli ad acquistare un veicolo elettrico. Allo stesso tempo, la ricarica lenta diurna rende possibile l'integrazione nella rete dell'energia solare prodotta localmente. Inoltre, le opzioni di ricarica per i proprietari di auto che non possiedono un proprio spazio di parcheggio sono un prerequisito importante per l'acquisto di un veicolo elettrico. In questo contesto, i contributi sono previsti per i parcheggi pubblicamente accessibili, ad esempio nella zona blu o nei parcheggi coperti.

Per il finanziamento delle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici in edifici con più unità abitative, in aziende con più posti di lavoro e nei parcheggi pubblici saranno messi a disposizione per gli anni 2025–2030 al massimo 180 milioni di franchi in totale. A questo scopo saranno destinati ogni anno al massimo 30 milioni di franchi provenienti dall'imposta sugli oli minerali. Per gli anni dal 2025 al 2030 verrà introdotto a tal fine un finanziamento speciale. I fondi non utilizzati un dato anno saranno ascritti al finanziamento speciale. Le risorse non erogate entro fine 2032 saranno assegnate al FOSTRA. L'utilizzo dei fondi per le infrastrutture di ricarica comporterà soltanto una lieve diminuzione delle risorse che provengono dall'imposta sugli oli minerali e dal relativo supplemento e che devono essere assegnate al FOSTRA, tanto più che l'importo annuo massimo di 30 milioni di franchi è pari a solo l'1,4 per cento circa dei proventi dell'imposta di consumo sui carburanti assegnata al FOSTRA.

### **Carburanti rinnovabili per il traffico stradale**

Parallelamente alla maggiore penetrazione nel mercato di veicoli nuovi efficienti e a propulsione elettrica occorre ridurre una parte delle emissioni di CO<sub>2</sub> del parco veicoli esistente alimentato a combustibili fossili mediante l'impiego di carburanti rinnovabili nel traffico stradale<sup>45</sup>. Nell'ambito dell'imposta sugli oli minerali, in seguito alla decisione delle vostre Camere relativa alla proroga di un altro anno della legge sul CO<sub>2</sub> saranno concesse agevolazioni fino a fine 2024 per l'uso di carburanti rinnovabili che soddisfano determinati requisiti. Tali agevolazioni sull'imposta sugli oli minerali per i carburanti rinnovabili secondo gli articoli 12b–12d della LIOM verranno mantenute neutrali dal punto di vista dei proventi anche dopo il 2024 e fino a fine 2030 (art. 12e).

Le agevolazioni fiscali da sole non possono tuttavia compensare i costi supplementari dei carburanti rinnovabili. Oggi la loro convenienza è legata solo ai proventi derivanti dalla vendita di attestati a importatori di carburanti soggetti all'obbligo di compensazione. Con 0,6 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> all'anno, in questi ultimi anni l'impiego di carburanti rinnovabili ha costituito il provvedimento di compensazione più importante.

Ora la domanda di carburanti rinnovabili non deve essere generata dall'obbligo di compensazione, ma in primo luogo dall'obbligo di immissione. Gli importatori di carburanti fossili dovranno ridurre una determinata percentuale delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dal trasporto immettendo sul mercato carburanti rinnovabili. Il nostro Collegio dovrà stabilire questa quota in un intervallo compreso tra il 5 e il 10 per cento. Tale obbligo di immissione è meno oneroso dal punto di vista esecutivo rispetto al

<sup>45</sup> L'espressione traffico stradale include anche il traffico stradale agricolo.

computo tramite attestati nazionali negoziabili rilasciati dall'UFAM per progetti di compensazione del CO<sub>2</sub>. Inoltre, insieme al nuovo articolo 35d LPAmb, questa norma consente anche l'utilizzo di combustibili e carburanti rinnovabili in equilibrio di massa secondo la Direttiva Energie Rinnovabili II (RED II)<sup>46</sup> dell'UE. Un equilibrio di massa consente di miscelare le forniture di materie prime o carburanti biogeni con caratteristiche di sostenibilità diverse. La somma di tutte le partite ritirate dalla miscela ha le stesse caratteristiche di sostenibilità della somma di tutte le sostanze aggiunte alla miscela. I combustibili e i carburanti rinnovabili in equilibrio di massa sono del 20–30 per cento più economici dei carburanti rinnovabili separati per i quali possono essere invece concesse agevolazioni fiscali. Dal momento che, per motivi di diritto doganale, la merce fisica e le caratteristiche di sostenibilità devono corrispondere, per i carburanti in equilibrio di massa non possono essere concesse agevolazioni fiscali.

Quindi, per poter adempiere all'obbligo di immissione, il presente progetto prevede un sistema duale: da una parte gli importatori di carburanti possono importare separatamente carburanti rinnovabili, continuando a beneficiare di un'agevolazione sull'imposta sugli oli minerali. Dall'altra si consente l'utilizzo di combustibili e carburanti in equilibrio di massa per i quali, tuttavia, non può essere concesso alcuno sgravio fiscale per motivi di diritto doganale.

I requisiti ambientali per le agevolazioni fiscali previste per i carburanti rinnovabili sono già stabiliti nella legislazione sull'imposizione degli oli minerali. Quelli per l'immissione in commercio di combustibili e carburanti rinnovabili sono ora disciplinate nella LPAmb e nelle corrispondenti disposizioni esecutive, che ora devono essere formulate in modo da consentire l'immissione in commercio anche di combustibili e carburanti rinnovabili in equilibrio di massa. Per uniformare la terminologia con la LPAmb, il termine «biogeno» presente nella LIOM viene sostituito con il termine «rinnovabile», che continua a includere anche combustibili e carburanti sintetici rinnovabili.

### **Impiego di carburanti rinnovabili per l'aviazione nel traffico aereo**

D'ora in poi, i fornitori di carburanti per l'aviazione saranno obbligati a miscelare al cherosene venduto per rifornimenti in Svizzera una determinata quantità di carburante rinnovabile destinato all'aviazione. L'obbligo di miscelare sorge nel momento del rifornimento, quando la merce passa al consumatore, e non nel momento dell'importazione o della stipula del contratto. L'ammontare delle quote di miscelazione sarà stabilito a livello di ordinanza. A questo proposito il nostro Collegio si ispirerà alle prescrizioni dell'iniziativa «ReFuelEU Aviation» dell'UE e, all'interno di questa quota, potrà prevedere una quantità minima di carburanti sintetici rinnovabili per l'aviazione (sottoquota). L'obiettivo della quota di miscelazione è quello di creare un mercato stabile, che garantisca ai produttori di carburanti sintetici rinnovabili per l'aviazione un determinato numero di acquirenti e, quindi, una certa sicurezza d'investimento. La miscelazione proposta dalla Commissione europea nel pacchetto «Fit for 55» è strutturata nell'arco di periodi di cinque anni come riportato qui di seguito.

<sup>46</sup> Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili. GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82.

Tabella 2

**Quote di miscelazione proposte dalla Commissione europea con sottoquote per carburanti sintetici rinnovabili per l'aviazione (quota di fonti non biogene)**

	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Quota di miscelazione UE	2 %	5 %	20 %	32 %	38 %	63 %
Quota di fonti non biogene	0 %	0,7 %	5 %	8 %	11 %	28 %

Il nostro Collegio avrebbe la possibilità di stabilire quote di miscelazione e sottoquote più elevate, a condizione che esista un'offerta. Per i carburanti sintetici per l'aviazione la Germania ha stabilito a livello di legge una quota minima dello 0,5 per cento per il 2026 e del 2 per cento per il 2030<sup>47</sup>. Dato che le quote tedesche di miscelazione continuano a essere superiori a quelle previste dal diritto europeo di rango superiore, si presume che la Germania si adopererà per l'introduzione di quote più elevate. La proposta della Commissione europea sta seguendo l'iter legislativo – che si concluderà probabilmente a fine 2022 – attraverso Parlamento e Consiglio dei ministri.

I fornitori di carburanti per l'aviazione devono rispettare le quote di miscelazione stabilite per un dato anno; per riuscirci, possono associarsi in raggruppamenti. L'obbligo di miscelazione è rispettato se i carburanti rinnovabili o sintetici rinnovabili per l'aviazione venduti per il rifornimento corrispondono da una parte all'eventuale sottoquota e, dall'altra, alla quota di miscelazione. Le quantità a tal fine necessarie devono essere importate o prodotte in Svizzera e figurano nel registro delle garanzie di origine (cfr. n. 3.5.3). Per aumentare la flessibilità, la quota di miscelazione può essere rispettata anche se si fa rifornimento di carburanti rinnovabili solo in un aeroporto svizzero. Se un fornitore di carburanti per l'aviazione non rispetta le quote, la sanzione e la miscelazione aggiuntiva saranno applicate l'anno successivo. Se miscela una quota di carburanti rinnovabili o sintetici rinnovabili per l'aviazione maggiore del necessario, potrà vendere le garanzie di origine, ad esempio, a operatori di aeromobili nel SSQE, i quali dovranno vendere meno diritti di emissione in quantità equivalente. Gli operatori di aeromobili sono soggetti all'obbligo di miscelazione se acquistano il cherosene direttamente e non tramite un fornitore di carburanti per l'aviazione.

La Confederazione può ora promuovere provvedimenti (in particolare lo sviluppo e la fabbricazione di carburanti sintetici rinnovabili per l'aviazione) per ridurre le emissioni di gas serra generate dal traffico aereo.

**Provvedimenti nel settore del traffico pesante**

L'esenzione dalla TTPCP dei veicoli elettrici e a idrogeno destinati al traffico pesante vuole essere uno strumento per accelerare lo sviluppo ed estendere l'impiego di questi veicoli nel trasporto delle merci su strada, creando così un incentivo maggiore per il rinnovo del parco veicoli a propulsione elettrica.

<sup>47</sup> Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG nella versione della comunicazione del 17 maggio 2013, stato 24 settembre 2021, § 37a, par. 4a, a garanzia di una quota minima di carburante da energie rinnovabili di origine non biogena.

Attualmente l'esenzione dalla TTPCP è disciplinata nell'ordinanza sul traffico pesante<sup>48</sup> (OTTP), che ha una durata indeterminata. Nel campo d'applicazione dell'OTTP rientrano anche i veicoli a propulsione elettrica, che nella pratica comprendono anche i veicoli a pila combustibile. D'ora in poi, ma solo fino al 2030, l'esenzione sarà invece disciplinata dalla LTTP. Sono esplicitamente esentati i veicoli a propulsione elettrica che utilizzano come fonte di energia l'elettricità o l'idrogeno.

### **Obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti fossili**

Gli importatori di carburanti fossili per il traffico stradale e il traffico aereo nazionale dovranno continuare a compensare una determinata percentuale delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dai trasporti (aliquota di compensazione). Il nostro Collegio può basare l'aliquota di compensazione sull'andamento delle emissioni o sull'obiettivo di riduzione. Dato che, per rispettare gli obiettivi dell'Accordo sul clima, sono necessari maggiori provvedimenti all'estero, l'aliquota di compensazione massima deve essere aumentata dal 40 al 90 per cento. Il nostro Collegio può tuttavia continuare a prescrivere una quota minima in Svizzera. Per gli anni 2022–2024 l'aliquota di compensazione nazionale è pari almeno al 15 per cento (cfr. art. 89 cpv. 2 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>). Visto che d'ora in poi i carburanti rinnovabili saranno immessi in commercio mediante un obbligo separato, dopo il 2024 la quota nazionale dovrà essere ridotta per creare in contropartita più spazio per i provvedimenti adottati all'estero. Per poter raggiungere l'obiettivo di riduzione stabilito per il periodo 2025–2030 sarà presumibilmente necessaria un'aliquota di compensazione complessiva del 70 per cento. La misura in cui gli importatori di carburante saranno in grado di effettuare le riduzioni richieste dipende molto dai costi, soprattutto per quanto riguarda i provvedimenti all'estero più significativi in termini di volume (cfr. n. 3.1.8), in modo da non superare il sovrapprezzo massimo consentito di 5 centesimi al litro che gli importatori di carburante sono autorizzati a trasferire ai consumatori.

## **3.1.4 Provvedimenti nel settore del trasporto pubblico**

### **Trasporto ferroviario transfrontaliero di persone**

Per la predisposizione di nuove offerte per il trasporto ferroviario transfrontaliero di persone, anche di treni notturni, saranno accordati alle imprese del trasporto pubblico (TP) aiuti finanziari fino a fine 2030. Poiché il miglioramento dei collegamenti ferroviari internazionali è un'alternativa ai voli a corto raggio, i contributi d'incentivazione, pari ad al massimo 30 milioni di franchi all'anno, sono finanziati tramite la parte a destinazione vincolata dei proventi della vendita all'asta di diritti di emissione per aeromobili. Attualmente questi proventi sono versati nel bilancio generale della Confederazione. Il pacchetto «Fit for 55» della Commissione europea prevede che l'assegnazione gratuita di diritti di emissione per aeromobili sia progressivamente ridotta e abrogata a partire dal 2027, aumentando in tal modo i proventi derivanti dalla

<sup>48</sup> RS 641.811

vendita all'asta. Poiché, in virtù dell'Accordo con l'UE, la Svizzera dovrebbe allinearsi attraverso il collegamento al SSQE dell'Unione europea, l'importo massimo potrebbe essere raggiunto già dal 2025.

Gli aiuti finanziari devono essere strutturati in modo da permettere l'impiego più efficiente possibile dei fondi alla luce degli obiettivi e dello scopo della legge sul CO<sub>2</sub>. Per quanto riguarda le linee di trasporto internazionali, in fase di attuazione occorre pertanto tenere conto del loro potenziale di riduzione delle emissioni di gas serra. Ciò significa che i criteri di incentivazione devono essere strutturati in modo da sfruttare i collegamenti ferroviari internazionali con la massima efficienza possibile evitando, ove possibile, di incentivare una maggiore mobilità.

### **Sostegno ad autobus e battelli a propulsione elettrica nel settore del trasporto pubblico**

I mezzi di trasporto pubblici che circolano in Svizzera sono già oggi dotati in buona parte di motori elettrici: ciononostante, sono ancora impiegati nel trasporto concessionario all'incirca oltre 5000 autobus e 140 battelli alimentati con il diesel. Per accelerare quanto già avviato da Cantoni e Comuni, la Confederazione intende sostenere la sostituzione di questi autobus e battelli con mezzi a propulsione elettrica o a idrogeno che non impiegano carburanti fossili.

A tal fine, con una modifica della LIOM s'intende, da un lato, eliminare il falso incentivo rappresentato dalla restituzione alle imprese di trasporto concessionarie dell'imposta sugli oli minerali

Dall'altro, però, l'articolo di promozione inserito nella legge sul CO<sub>2</sub> permette di attingere al bilancio generale della Confederazione per finanziare il 30 per cento dei costi d'investimento supplementari per autobus a propulsione elettrica in altre offerte di trasporto concessionarie conformi alla legge sul trasporto di viaggiatori<sup>49</sup> (LTV). Tra queste offerte rientrano anche i trasporti locali e i battelli.

Nel traffico regionale viaggiatori, in caso di sostituzione di autobus diesel ammortizzati, la Confederazione si fa carico del 75 per cento dei costi d'investimento aggiuntivi per i veicoli a propulsione elettrica rispetto a quelli alimentati con diesel. Come costi d'investimento supplementari potranno essere computati soltanto i costi che rimangono dopo aver dedotto tutti i contributi dei programmi nazionali, cantonali e comunali di promozione esistenti e futuri. Con questa promozione speciale si riducono in misura notevole i costi successivi nella procedura d'ordinazione ordinaria.

La promozione da parte della Confederazione è limitata a fine 2030 poiché si prevede che, entro quella data, i costi supplementari per motori elettrici o a idrogeno saranno ormai modesti o che non si potranno più acquistare nuovi motori diesel per tale destinazione d'uso.

Queste uscite sono bilanciate dagli introiti della Confederazione costituiti a partire dal 2026 dai proventi della soppressione della restituzione dell'imposta sugli oli minerali per i veicoli a motore diesel delle imprese di trasporto concessionarie.

<sup>49</sup> RS 745.1

Gli operatori di autobus ibridi ed elettrici possono richiedere un ulteriore sostegno attraverso un programma nel quadro dell'obbligo di compensazione degli importatori di carburante. La Fondazione per la protezione del clima e la compensazione del CO<sub>2</sub> (KliK), su mandato di una gran parte degli importatori di carburante soggetti a compensazione, corrisponde al momento 112 franchi per ogni tonnellata di CO<sub>2</sub> emessa in meno grazie all'impiego di autobus ibridi ed elettrici. Di questi introiti si tiene conto nella valutazione dei costi supplementari.

In virtù dell'articolo 37 capoverso 1 della legge federale del 20 dicembre 1957<sup>50</sup> sulle ferrovie e l'articolo 28 capoverso 3 LTV, in presenza di determinati presupposti la Confederazione può farsi carico dei costi di prestazioni utili per l'intero settore dei trasporti pubblici. Il coordinamento e la consulenza sui trasporti pubblici elettrici nel traffico regionale viaggiatori e nell'ulteriore offerta di trasporti ordinata, tra cui in particolare il traffico locale, costituiscono una prestazione ai sensi della citata disposizione e la Confederazione può quindi ordinarli presso un'impresa e indennizzarne il costo (servizio di coordinamento dei modi di propulsione elettrica nel trasporto pubblico). Questo servizio di coordinamento, esterno all'amministrazione e di durata limitata al 2030, deve essere istituito dalla Confederazione, che definirà contenuti e competenze del mandatario coinvolgendo i soggetti interessati (Cantoni, Comuni, settore TP ecc.). Questo consentirà di tenere conto in particolare delle competenze dei vari livelli istituzionali.

### 3.1.5 Provvedimenti nell'industria

#### **Sistema per lo scambio di quote di emissioni (SSQE impianti e navigazione aerea)**

Il SSQE è stato adeguato ai cambiamenti introdotti nell'UE per la prima fase del periodo di scambio 2021–2030 in seguito alla revisione parziale della legislazione sul CO<sub>2</sub> in vigore dal 1° gennaio 2021. Inoltre, analogamente a quanto prescritto nell'UE, determinati impianti industriali sono tenuti a partecipare al SSQE. Gli impianti con una potenza minima di 10 MW possono parteciparvi volontariamente, mentre i gestori i cui impianti emettono costantemente meno di 25 000 tonnellate di CO<sub>2</sub>eq possono, previa domanda, essere esentati. Anche per gli operatori di aeromobili continuano ad applicarsi le disposizioni in vigore dal 1° gennaio 2021.

D'ora in poi, analogamente alla regolamentazione già esistente nel SSQE dell'UE, la cattura e lo stoccaggio di CO<sub>2</sub> («Carbon Capture and Storage», CCS) saranno computati nel SSQE. Sullo sfondo dell'aumento dei prezzi dei diritti di emissione, questa possibilità offre forti incentivi per la CCS dal punto di vista della realizzazione degli obiettivi prefissi per il 2030 e di quelli climatici a lungo termine. A tal fine, saranno stabilite a livello di ordinanza regole per la presentazione di rapporti. In particolare, verrà meno l'obbligo di restituire i diritti di emissione per il CO<sub>2</sub> rimosso e stoccato durevolmente e le conseguenti emissioni saranno di conseguenza evitate. Sempre analogamente all'attuale regolamentazione prevista nel SSQE dell'UE, lo stoccaggio in

<sup>50</sup> RS 742.101

un sito sotterraneo all'interno dello Spazio economico europeo (SEE) sarà computabile se approvato conformemente alla direttiva europea CCS<sup>51</sup>. Secondo quanto noto al momento, in Svizzera i siti sotterranei per lo stoccaggio geologico non saranno in funzione prima del 2030. Inoltre, in futuro sarà computabile anche lo stoccaggio permanente in prodotti longevi quali i materiali da costruzione, come previsto dalla Commissione europea nell'ambito della revisione del SSQE del luglio 2021, proposta nel quadro del pacchetto «Fit for 55». Per analogia, saranno autorizzate tutte le forme di trasporto del CO<sub>2</sub> (ad es. autocarri, ferrovia, navi, oleodotti).

La Commissione europea prevede di adeguare la regolamentazione del SSQE per gli impianti e la navigazione aerea a metà di questo decennio. Gli adeguamenti incidiranno per esempio sulle quantità di diritti di emissione attribuiti a titolo gratuito. Si prevede che il progetto di legge dell'UE sarà finalizzato entro fine 2022. Poiché i contenuti e le tempistiche del SSQE svizzero andranno sviluppati in accordo con quelli del SSQE dell'UE, alcuni articoli della legge sul CO<sub>2</sub> sono stati riformulati per garantire al nostro Collegio la necessaria flessibilità. Se determinate introdotte nell'UE dovessero applicarsi già dal 2024, come auspicato dalla Commissione, occorrerà esaminare se anche i corrispondenti articoli della legge sul CO<sub>2</sub> potranno entrare in vigore anticipatamente.

Inoltre, la Confederazione intende creare degli incentivi per i progetti che comportano emissioni negative di CO<sub>2</sub>. Pertanto, si dovranno consentire per la compensazione del CO<sub>2</sub> la cattura e lo stoccaggio di emissioni di CO<sub>2</sub> biogene generate dalla combustione di biomassa in un impianto SSQE al di fuori del SSQE. Le norme corrispondenti per progetti di pozzi di assorbimento all'estero, che catturano CO<sub>2</sub> dall'atmosfera in modo permanente, sono state attuate a livello di ordinanza.

Affinché gli approcci basati sulle tecnologie CCS e NET possano essere estesi progressivamente e in maniera mirata dopo il 2030, è necessario reimpostare la strategia futura, soprattutto per quanto riguarda lo sviluppo di un'infrastruttura completa per il trasporto e lo stoccaggio del CO<sub>2</sub>. Le misure e le condizioni quadro corrispondenti sono illustrate in un rapporto del Consiglio federale del 18 maggio 2022<sup>52</sup>.

### **Impegno di riduzione (esenzione dalla tassa sul CO<sub>2</sub>)**

Gli impegni di riduzione che danno diritto alla restituzione della tassa sul CO<sub>2</sub> da parte dell'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC) si concluderanno alla fine del 2024. Attualmente, solo i gestori di impianti di determinati rami economici possono sottoscrivere un impegno di riduzione. Grazie alla presente revisione, potranno invece beneficiare di un'esenzione dalla tassa sul CO<sub>2</sub> tutti i gestori

<sup>51</sup> 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 del Parlamento europeo e del Consiglio, GU L 140 del 5.6.2009, pag. 114; nella versione modificata.

<sup>52</sup> Rapporto del Consiglio federale del 18 maggio 2022 «CO<sub>2</sub>-Abscheidung und Speicherung (CCS) und Negativemissionstechnologien (NET). Wie sie schrittweise zum langfristigen Klimaziel beitragen können». Consultabile all'indirizzo: [www.bafu.admin.ch](http://www.bafu.admin.ch) > Temi > Tema Clima > Informazioni per gli specialisti > Obiettivi della politica climatica > Tecnologie a emissioni negative > Documenti.

di impianti che esercitano un'attività economica. Anche determinati gestori di diritto pubblico potranno quindi sottoscrivere un impegno di riduzione, mentre i carburanti fossili impiegati per il riscaldamento di edifici abitativi e per attività private continueranno a non beneficiare dell'esenzione. Come nel primo periodo d'impegno (2008–2012), i gestori che hanno sottoscritto un impegno di riduzione sono esclusi dalla redistribuzione della tassa sul CO<sub>2</sub>. In tal modo si vuole evitare che i gestori che dalla redistribuzione ricevono più di quanto non versino per la tassa sul CO<sub>2</sub> considerino la possibilità di chiedere un'esenzione. Viene così recepita anche la richiesta del Controllo federale delle finanze (CDF) di escludere dalla redistribuzione gli operatori esentati dalla tassa<sup>53</sup>.

Attualmente, come contropartita per l'esenzione si esige che vengano attuati tutti i provvedimenti ammortizzabili nell'arco di pochi anni grazie ai costi energetici risparmiati. Questi progressivi miglioramenti non sono più sufficienti per raggiungere l'obiettivo zero netto entro il 2050. Un percorso di riduzione rispettoso del clima presuppone un salto tecnologico e, a lungo termine, il passaggio totale a combustibili neutri in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>, il che comporta generalmente grandi investimenti.

Per incentivare il passaggio a un consumo di energia privo di combustibili fossili, lo strumento dell'esenzione dalla tassa sul CO<sub>2</sub> (impegno di riduzione) scadrà alla fine del 2040. Dal 2025 i gestori avranno quindi 16 anni di tempo per definire e attuare provvedimenti per l'abbandono dei vettori energetici fossili. Questo lasso di tempo è di norma sufficiente per sostituire gli impianti a combustibili fossili esistenti con tecnologie prive di CO<sub>2</sub>, al termine del loro ciclo di vita tecnico. Questi provvedimenti supplementari dovranno essere descritti in un piano di decarbonizzazione nel quale andrà illustrato in modo credibile come, entro il 2040, sarà ridotto il più possibile l'utilizzo di combustibili fossili. Il nostro Collegio potrà autorizzare gli strumenti di pianificazione attuali per la decarbonizzazione, purché soddisfino le esigenze di completezza, grado di dettaglio e forma del suddetto piano. Oltre a indicare l'anno di riferimento 2040, rilevante per l'impegno di riduzione, il piano di decarbonizzazione dovrà possibilmente coprire anche il periodo fino al 2050. Se dopo il 2040 saranno comunque impiegati combustibili fossili, la tassa sul CO<sub>2</sub> sarà dovuta.

Un altro requisito per poter sottoscrivere un impegno di riduzione consiste nella stipula di una convenzione sugli obiettivi con la Confederazione secondo la LEne. Un gestore che sottoscrive un impegno di riduzione si adopera per aumentare l'efficienza in termini di emissioni di gas serra del suo impianto in due tappe, dal 2025 al 2030 e dal 2031 al 2040. In cambio, gli viene restituita la tassa sul CO<sub>2</sub> che ha versato. La possibilità di porre fine anticipatamente all'impegno di riduzione alla fine del 2030 permette ai gestori di reagire alle mutate condizioni quadro, ad esempio se, in seguito al minor utilizzo di combustibili fossili, la restituzione della tassa sul CO<sub>2</sub> non è più necessaria.

<sup>53</sup> CDF (2017): Valutazione dell'incentivazione generata dal sistema di scambio di quote di emissioni. Consultabile all'indirizzo: [www.efk.admin.ch](http://www.efk.admin.ch) > Pubblicazioni > Trasporti e ambiente > Archivio. La richiesta del CDF di escludere anche gli operatori di impianti nel SSQE non è stata attuata.

Se un gestore di impianti non rispetta il proprio impegno di riduzione con provvedimenti propri, può rilasciare una determinata quantità di attestati. Se tuttavia l'impegno di riduzione non è rispettato, per ogni tonnellata di CO<sub>2</sub>eq emessa in eccesso dovrà essere pagata una sanzione di 125 franchi e consegnato un attestato.

### **3.1.6 Promozione dell'innovazione**

Mediante il programma pilota e di dimostrazione, l'UFE promuove lo sviluppo e la sperimentazione di nuove tecnologie, soluzioni e approcci nell'ambito dell'impiego parsimonioso ed efficiente, della trasmissione e dello stoccaggio dell'energia, nonché dell'utilizzo di energie rinnovabili. In questo modo, lo Stato si assume una parte del rischio che ostacola o impedisce il trasferimento di nuove tecnologie dallo stadio della ricerca alla commercializzazione sul mercato. La presente revisione consente di migliorare le condizioni di promozione. Le aliquote massime di contribuzione saranno aumentate dal 40 al 50 per cento dei costi computabili. Nel caso di progetti pilota con un basso livello di maturità tecnologica e un elevato rischio finanziario, il tasso di contribuzione potrà eccezionalmente essere aumentato dall'attuale 60 al 70 per cento, se tali progetti presentano un interesse particolare per la Confederazione e un buon rapporto costi/benefici. Sono inoltre stati ridefiniti i costi computabili decisivi per il calcolo degli aiuti finanziari: essi risultano dalle parti non ammortizzabili dei costi che sono direttamente legate allo sviluppo e alla sperimentazione degli aspetti innovativi del progetto.

Con questa modifica la Confederazione può assumersi una parte maggiore del rischio finanziario collegato all'innovazione. Le piccole e medie imprese (PMI) in particolare, le quali rappresentano oltre l'80 per cento del tessuto economico svizzero, hanno bisogno di essere sostenute nelle fasi iniziali dell'innovazione non avendo spesso accesso al mercato dei capitali. I tassi d'incentivazione vengono armonizzati a quelli di programmi d'incentivazione analoghi, ad esempio la promozione di progetti d'innovazione da parte di Innosuisse, che può coprire fino al 50 per cento dei costi del progetto. La deroga prevista per i progetti pilota aventi un basso livello di maturità tecnologica ed elevati rischi tecnici e finanziari consente di sostenere in modo particolare progetti che si trovano in una fase critica, in caso di rischi eccessivi per gli investitori. I criteri di incentivazione devono essere impostati in modo da non escludere investimenti privati.

### **3.1.7 Provvedimenti relativi al mercato finanziario**

In futuro si dovrà investire più denaro in tecnologie e vettori energetici rispettosi dell'ambiente e promettenti e meno in tecnologie e vettori energetici a elevata emissione di gas serra (cfr. n. 1.1.4). Gli attori del mercato finanziario e gli investitori istituzionali svolgono quindi un ruolo importante per accelerare il passaggio a un'economia mondiale rispettosa del clima. Nel contempo, il cambiamento climatico e le misure per contenerlo comportano anche rischi finanziari. Per sensibilizzare gli attori del mercato finanziario verso i rischi ai quali saranno esposte le loro attività in questo contesto, la presente revisione riprende un provvedimento incontestato nella revisione

totale della legge sul CO<sub>2</sub>: l'autorità di vigilanza sui mercati finanziari (FINMA) dovrà d'ora in avanti esaminare espressamente e periodicamente i rischi finanziari legati ai cambiamenti climatici degli istituti finanziari posti sotto la sua vigilanza. A tal fine, potrà basarsi sulle sue precedenti esperienze nell'ambito degli obblighi di pubblicazione dei rischi climatici introdotti nel 2021 per le maggiori banche e assicurazioni svizzere. Eventuali rischi per la stabilità del sistema finanziario derivanti dal cambiamento climatico o dalle misure di contenimento saranno sorvegliati dalla Banca nazionale svizzera (BNS). Questa verifica sarà effettuata nell'ambito dei mandati esistenti della FINMA e della BNS.

### **3.1.8 Provvedimenti all'estero**

La presente revisione crea la base legale che consente alla Confederazione, tramite l'acquisto di attestati internazionali dall'estero, di colmare, sussidiariamente alle altre misure, una lacuna che si potrebbe aprire nel raggiungimento degli obiettivi prefissati. Il computo delle misure all'estero avviene in base alle regole dell'articolo 6 dell'Accordo sul clima (cfr. n. 1.1.2) approvate a Glasgow e in base ai requisiti stabiliti dal nostro Collegio per via di ordinanza. Dal momento che il nuovo meccanismo multilaterale delle Nazioni Unite secondo l'articolo 6.4 dell'Accordo sarà disponibile solo tra 2–3 anni, le misure all'estero saranno inizialmente attuate solo attraverso trattati bilaterali secondo l'articolo 6 paragrafo 2 che la Svizzera ha nel frattempo sottoscritto con diversi Paesi<sup>54</sup>. Dal 2022 l'UFAM rilascia i certificati internazionali anche per l'aumento della capacità di assorbimento dei pozzi di carbonio tramite lo stoccaggio geologico di carbonio all'estero.

## **3.2 Motivazione della soluzione proposta e alternative esaminate**

### **3.2.1 Obiettivi di riduzione**

Il *Glasgow Climate Pact*, sottoscritto dalla Svizzera nel novembre 2021, esorta tutti i Paesi a verificare entro fine 2022 i propri obiettivi di riduzione per il 2030 e a perseguire la maggiore ambizione possibile, tenendo conto delle loro rispettive responsabilità, capacità e condizioni nazionali (cfr. n. 1.1.2). Con l'obiettivo attuale, secondo cui le emissioni di gas serra saranno ridotti del 50 per cento entro il 2030 rispetto al 1990, la Svizzera soddisfa il quadro di riferimento valido a livello globale e riconosciuto a Glasgow, che prescrive una riduzione del 45 per cento entro il 2030 rispetto al 2010. Nel 2010 le emissioni di gas serra della Svizzera (inventario 2010: 54,83 mio. di tonnellate di CO<sub>2</sub>eq) sono state leggermente superiori rispetto al 1990 (inventario 1990: 54,14 mio. tonnellate di CO<sub>2</sub>eq). Ciononostante, dalla ripartizione globale degli oneri è lecito attendersi che un Paese con altamente sviluppato come la Svizzera superi questo obiettivo di riduzione in misura ancora maggiore. Un tale aumento

<sup>54</sup> Accordi bilaterali per il clima. Consultabili all'indirizzo: [www.bafu.admin.ch](http://www.bafu.admin.ch) > Temi > Tema Clima > Informazioni per gli specialisti > Affari internazionali.

dell'obiettivo di riduzione richiederebbe tuttavia misure di riduzione supplementari. Lo stesso dicasi per la richiesta di puntare a un aumento al 75 per cento (invece che al 60 %) della quota nazionale di riduzioni, come deciso dalle vostre Camere con la revisione totale respinta e anche con la revisione parziale volta a prorogare la legge fino alla fine del 2024.

### 3.2.2 Provvedimenti nel settore degli edifici

Con il Programma Edifici viene portato avanti un provvedimento pressoché incontestato, che consente ai Cantoni di migliorare la capacità di pianificare le risorse attese e accelerare la sostituzione degli impianti di riscaldamento a combustibili fossili ed elettrici.

Per quanto concerne i provvedimenti tecnici, la Confederazione si limita a due settori. Da una parte, segnala ai Cantoni che possono accordare incentivi per costruzioni nuove sostitutive esemplari dal punto di vista energetico e per edifici sottoposti a risanamenti energetici importanti, se questi consentono uno sfruttamento supplementare del fondo. Dall'altra, il Registro federale degli edifici e delle abitazioni (REA) viene integrato, il che consente di migliorare la base di dati relativi al parco immobiliare; i Cantoni devono inoltre prevedere quanto meno un obbligo di notifica in caso di sostituzione dell'impianto di riscaldamento.

La ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni, ormai ben sperimentata, viene in tal modo mantenuta. In considerazione di ciò, si è deciso di tralasciare anche l'obbligo, proposto nella procedura di consultazione, di chiedere una consulenza prima di fare installare un impianto di riscaldamento a combustibili fossili. Lo strumento centrale è il Modello di prescrizioni energetiche dei Cantoni (MoPEC). Le disposizioni dell'edizione «MoPEC 2014» sono, almeno in parte, già integrate in quasi tutte le legislazioni energetiche cantonali e stanno esplicando i loro effetti. Nell'assemblea plenaria del 20 agosto 2021, la Conferenza dei direttori cantonali dell'energia ha inoltre deciso di rivedere il MoPEC per il 2025 stabilendo l'indirizzo strategico fondamentale che porta il titolo «Energiehub Gebäude» (hub energetico edifici), a indicare che l'edificio sta diventando sempre più l'unità centrale del consumo, della produzione e dell'accumulo di energia.

Per quanto concerne gli ulteriori programmi di promozione finanziati attraverso la parte a destinazione vincolata della tassa sul CO<sub>2</sub>, nel disegno di legge è stato mantenuto lo strumento del sostegno all'impiego diretto della geotermia per la produzione di calore. Parimenti incontestata nella procedura di consultazione è stata la nuova promozione della pianificazione energetica territoriale, sia a livello comunale che sovramunicipale.

Per dare seguito ad alcuni pareri espressi nella procedura di consultazione, nel progetto è stata inclusa la promozione di impianti per la produzione e l'immissione di gas rinnovabili. Il 17 marzo 2022 la consigliera nazionale Wismer-Felder<sup>55</sup> ha inoltre presentato una mozione, che gode di ampio consenso politico, con la quale si incarica il

<sup>55</sup> 22.3193 Mo Wismer-Felder. Gli impianti a biogas devono poter vendere il loro gas come biometano.

nostro Collegio di presentare rapidamente alle vostre Camere le basi legali necessarie affinché in Svizzera gli impianti a biogas esistenti e quelli costruiti addizionalmente possano trasformare più gas prodotto in biometano e commercializzarlo come tale. Il Consiglio nazionale ha accolto la mozione il 17 giugno 2022. Nel parere del 18 maggio 2022 il nostro Collegio aveva illustrato la propria strategia, vale a dire promuovere gli impianti a biogas che producono biometano alla stessa stregua degli impianti a biogas che producono calore ed elettricità. In questo modo è possibile scegliere nei singoli casi la soluzione energeticamente ed economicamente più ragionevole in funzione delle condizioni locali (ad es. presenza di un gasdotto o quota del recupero termico).

Nella procedura di consultazione ha incontrato consenso la proposta secondo cui la Confederazione potrà ora utilizzare il fondo per le tecnologie per coprire i rischi legati agli investimenti nella costruzione e nello sviluppo di reti termiche e dei relativi impianti di produzione di calore alimentati con energie rinnovabili e calore residuo. Sulla base dei riscontri, il conseguente versamento annuale nel fondo per le tecnologie è stato leggermente incrementato di ulteriori 5 milioni di franchi rispetto a quanto proposto nell'avamprogetto.

### **3.2.3 Provvedimenti nel settore dei trasporti**

#### **Prescrizioni in materia di emissioni applicabili ai veicoli nuovi**

Mantenendo e inasprendo lo strumento degli obiettivi sul CO<sub>2</sub> previsti per il parco di veicoli nuovi (automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri), il nostro Collegio ha optato per una soluzione ormai collaudata per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli nuovi e si è allineato con la legislazione europea. Sulla base dei riscontri ricevuti nella procedura di consultazione dovranno essere introdotti obiettivi sul CO<sub>2</sub> per il parco veicoli anche per i veicoli pesanti, creando in tal modo anche per il settore svizzero dei veicoli condizioni quadro sostanzialmente analoghe a quelle presenti nell'UE. Tuttavia, in Svizzera gli obiettivi sul CO<sub>2</sub> per il parco veicoli sono rivolti principalmente agli importatori, mentre nell'UE sono i costruttori di veicoli ad essere assoggettati alla normativa. Diversamente da quanto avviene nell'UE, tuttavia, in Svizzera anche gli importatori di veicoli pesanti possono associarsi in raggruppamenti per raggiungere l'obiettivo prefisso (cfr. n. 3.4.1).

La revisione totale della legge sul CO<sub>2</sub> prevedeva che, per il raggiungimento dei propri obiettivi, gli importatori di automobili potessero computare anche i carburanti sintetici. Una richiesta in questo senso è stata presentata anche in un'iniziativa parlamentare della CAPTE-N<sup>56</sup>, cui la CAPTE-S ha dato seguito il 1° aprile 2022. Considerato che le perdite di conversione per la produzione di carburanti sintetici sono notevoli e le quantità disponibili sono invece limitate, il loro impiego dovrà essere riservato ai settori nei quali non si intravedono alternative come, ad esempio, nel trasporto aereo.

<sup>56</sup> 22.402 Iv. Pa. CAPTE-N Ridurre il CO<sub>2</sub> grazie ai carburanti biogeni e ai carburanti sintetici rinnovabili.

### **Infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici**

La promozione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici in edifici con più unità abitative, in aziende con più posti di lavoro e nei parcheggi pubblici non dovrà più essere finanziata con i pagamenti delle sanzioni degli importatori, come previsto nell'avamprogetto ma, per un tempo limitato fino al 2030, con la quota dell'imposta sugli oli minerali che, secondo l'articolo 86 capoverso 2 lettera f della Costituzione federale, è «di norma» assegnata al FOISTRA. Questo perché, a seguito della crescente percentuale di veicoli elettrici, i pagamenti delle sanzioni dovuti con i valori obiettivo proposti sono molto incerti e non consentono una promozione pianificabile dell'infrastruttura di ricarica. Eventuali pagamenti di sanzioni continuerebbero a essere versati al FOISTRA.

### **Carburanti rinnovabili per il traffico stradale**

Per ampliare l'offerta di carburanti rinnovabili per la miscelazione, all'obbligo di immissione previsto nell'avamprogetto come unica misura per gli importatori di carburanti si aggiungono le agevolazioni per l'imposta sugli oli minerali che saranno mantenute oltre il 2024 fino al 2030. Oltre a essere stata più volte presentata nella procedura di consultazione, questa richiesta è stata avanzata anche nell'iniziativa parlamentare sopra menzionata della CAPTE-N<sup>57</sup>. In questo modo, i carburanti rinnovabili segregati già presenti sul mercato continueranno a essere messi in commercio. Tuttavia, oltre ai carburanti segregati che godono di agevolazioni fiscali sull'imposta sugli oli minerali, come previsto nella procedura di consultazione dovranno poter essere computati per poter adempiere l'obbligo di immissione anche i cosiddetti carburanti rinnovabili in equilibrio di massa, che però non beneficiano dell'agevolazione fiscale sull'imposta sugli oli minerali.

Il nuovo articolo 35d LPAmb intende garantire che i combustibili e carburanti rinnovabili immessi in commercio siano innocui sotto il profilo ecologico e che la biomassa a tal fine utilizzata sia prodotta principalmente da rifiuti e residui di produzione. I cosiddetti agrocarburanti, ossia i carburanti le cui materie prime sono prodotte su superfici coltivate, non dovranno essere impiegati in Svizzera in considerazione dell'ampio consenso in merito alle loro problematiche ripercussioni ecologiche e socio-economiche. In questo modo, la produzione di carburanti rinnovabili non entra in concorrenza con la produzione di alimenti o foraggio; sono così rispettati sia il principio «piatto-trolo-serbatoio» che, parzialmente, anche il principio dell'utilizzazione a cascata. Tenendo conto della procedura di consultazione, le esigenze ecologiche per l'immissione in commercio secondo l'articolo 35d LPAmb sono estese anche ai combustibili rinnovabili. La formulazione potestativa finora prevista per i combustibili rinnovabili viene sostituita.

L'attribuzione al nostro Collegio della competenza di stabilire esigenze ecologiche per l'immissione in commercio di altri combustibili e carburanti che producono meno emissioni di gas serra rispetto ai combustibili e carburanti fossili convenzionali risulta opportuna anche alla luce di una mozione della consigliera nazionale Suter<sup>58</sup> sulla

<sup>57</sup> 22.402 Iv. Pa. CAPTE-N Ridurre il CO<sub>2</sub> grazie ai carburanti biogeni e ai carburanti sintetici rinnovabili.

<sup>58</sup> 20.4406 Mo Suter. Idrogeno verde. Strategia per la Svizzera.

creazione di una strategia nazionale che includa non solo l'idrogeno verde ma, in generale, l'idrogeno a zero emissioni di CO<sub>2</sub>, modificata dal Consiglio degli Stati il 31 maggio 2022.

La facoltà del nostro Collegio di prevedere altre deroghe oltre a quelle già esistenti per l'etanolo destinato alla combustione e per i combustibili e carburanti in piccole quantità serve a tenere conto della realtà dei fatti in sede di esecuzione e gli consentirà di reagire a impedimenti di natura tecnica che ostacolano l'importazione di carburanti e combustibili rinnovabili.

### **Impiego di carburanti rinnovabili per l'aviazione nel traffico aereo**

Per quanto concerne l'obbligo di miscelare al cherosene carburanti rinnovabili destinati al settore dell'aviazione, il nostro Collegio si basa sull'iniziativa «ReFuelEU Aviation» dell'UE, ferma restando la necessità di tenere conto delle condizioni quadro della Svizzera. Oltre alla sua semplicità dal punto di vista amministrativo, il fatto di assoggettare a tale obbligo anche i fornitori di carburanti per l'aviazione ha il vantaggio di far rientrare nel campo d'applicazione della legge tutto il cherosene impiegato per il rifornimento negli aeroporti e negli aerodromi e non solo quello per i rifornimenti effettuati negli aeroporti nazionali di Zurigo e Ginevra. Fintanto che la Commissione europea non esige che la Svizzera recepisca la normativa europea in virtù dell'Accordo sul trasporto aereo, è opportuno sfruttare questo margine d'azione.

Si è deciso di non riesaminare la possibilità di introdurre una tassa d'incentivazione, dal momento che, nel 2021, le vostre Camere hanno respinto nove iniziative cantonali che richiedevano l'introduzione di una tassa sui biglietti aerei, un'imposta nazionale sul cherosene o entrambe<sup>59</sup>. Non è inoltre stata riproposta l'indicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> sui biglietti aerei e sulle offerte di volo richiesta in una mozione del consigliere nazionale Bourgeois<sup>60</sup>. Dai lavori preliminari nell'ambito della revisione totale della legge sul CO<sub>2</sub> è infatti emerso che sarebbe praticamente impossibile indicare le emissioni di CO<sub>2</sub> sui biglietti aerei emessi per lo più elettronicamente e normati su scala internazionale. L'impegno di indicare le emissioni sulle offerte di volo sarebbe verificabile solo con un onere amministrativo rilevante. Per questo motivo il settore è scettico nei confronti di requisiti di questo tipo.

<sup>59</sup> 19.304 Iv. Ct. Ginevra. Emergenza climatica. Preleviamo una tassa d'incentivazione sul traffico aereo; 19.305 Iv. Ct. San Gallo. Imposizione dei biglietti aerei per un importo dell'ordine della tassa sul CO<sub>2</sub> su carburante avio/cherosene; 19.310 Iv. Ct. Lucerna. Introduzione di una tassa sul CO<sub>2</sub> sui biglietti aerei; 19.314 Iv. Ct. Vallese. Tassa ambientale sui biglietti aerei; 19.315 Iv. Ct. Friburgo. Introduzione di una tassa d'incentivazione sul traffico aereo; 19.319 Iv. Ct. Berna. Contributo al raggiungimento degli obiettivi climatici. Sopprimere incentivi sbagliati per la scelta del mezzo di trasporto e introdurre una tassa sui biglietti aerei!; 20.307 Iv. Ct. Basilea-Città. Tassa sui biglietti aerei e impegno a favore di un'imposta internazionale sul cherosene; 20.317 Iv. Ct. Neuchâtel. Introdurre una tassa sui biglietti aerei; 20.319 Iv. Ct. Basilea-Campagna. Imposta sul cherosene prelevata sui biglietti aerei.

<sup>60</sup> 19.3047 Mo Bourgeois. Dichiarazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> all'acquisto di un biglietto aereo.

## Provvedimenti nel settore del traffico pesante

Stabilendo un'esenzione dalla TTPCP limitata fino al 2030 per i veicoli a propulsione elettrica, si intende garantire a tutti i soggetti coinvolti, inclusi l'industria automobilistica, gli importatori e le imprese di trasporto, la certezza del diritto e della pianificazione per gli ingenti investimenti necessari. Il limite temporale è conforme al principio secondo cui i costi non coperti sono a carico di chi le causa (art. 1 LTTP): considerato che, al termine del periodo di esenzione – finalizzato soprattutto a incentivare l'impiego di nuove tecnologie di propulsione –, questi veicoli saranno nuovamente assoggettati alla TTPCP, i costi non coperti possono in linea di principio di nuovo essere addebitati.

Nel lungo termine il nostro Collegio prevede una rielaborazione integrale della TTPCP, di cui ha illustrato le linee principali nel rapporto del 2021<sup>61</sup> sul trasferimento del traffico. Il 17 novembre 2021 il nostro Collegio ha incaricato il DATEC di elaborare, al più tardi entro metà 2023, un avamprogetto di revisione della LTTP, nel quale dovrà illustrare gli strumenti che consentano l'integrazione dei veicoli a propulsioni alternative nella LTTP, attraverso una fase di transizione regolata. In tal modo si attua anche una mozione presentata nel mese di marzo 2021 dalla Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati (CTT-S)<sup>62</sup>. Nell'ambito dell'ulteriore sviluppo della TTPCP occorrerà inoltre affrontare altri aspetti, come il finanziamento di partenza, l'esenzione (parziale) e la tempistica e la durata dei limiti temporali. La rielaborazione della TTPCP terrà conto della nuova direttiva Eurobollo<sup>63</sup> per quanto concerne la suddivisione in categorie in base alle emissioni di CO<sub>2</sub>.

## Obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti fossili

La decarbonizzazione accelerata del settore dei trasporti, perseguita con le misure qui presentate, è imprescindibile se si vogliono raggiungere entro il 2030 gli obiettivi della Svizzera stabiliti nell'ambito dell'Accordo sul clima. La parte di riduzioni mancante andrà ottenuta all'estero. A tal fine, mantenendo l'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti, si continuerà a disporre di uno strumento economico efficace: l'obbligo separato per l'immissione in commercio di carburanti rinnovabili crea un certo margine d'azione e consente di ottenere una riduzione maggiore all'estero nell'ambito dell'obbligo di compensazione. Dal momento che le misure all'estero sono più convenienti, questa soluzione permette nel complesso una prestazione di riduzione maggiore fermo restando il supplemento di compensazione massimo.

## Altri provvedimenti esaminati nel settore dei trasporti

In adempimento del postulato della CAPTE-S<sup>64</sup>, presentato dal Consiglio degli Stati nell'ambito della revisione totale della legge sul CO<sub>2</sub>, il nostro Collegio ha esaminato diverse alternative alle misure proposte nel settore dei trasporti, tra cui una tassa d'incentivazione sui carburanti fossili, l'integrazione dei carburanti fossili nel SSQE e un

<sup>61</sup> Rapporto sul trasferimento. Consultabile all'indirizzo: [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Modi di trasporto > Ferrovia > Traffico merci > Trasferimento del traffico.

<sup>62</sup> 19.4381 Mo CTT-S. Condizioni quadro per veicoli commerciali a emissioni ridotte.

<sup>63</sup> Il Parlamento europeo approva norme più ecologiche per i pedaggi stradali. Consultabile all'indirizzo: [www.europarl.europa.eu](http://www.europarl.europa.eu) > Attualità > Prima Pagina > Economia.

<sup>64</sup> 19.3949 Po CAPTE-S. Il settore dei trasporti deve contribuire alla protezione del clima.

modello di tassazione della mobilità che tenga conto delle conseguenze del traffico sul clima.

Una tassa d'incentivazione sul CO<sub>2</sub> applicabile ai carburanti, i cui introiti siano completamente redistribuiti alla popolazione e alle imprese, potrebbe in linea di principio essere uno strumento economicamente efficace per ridurre le emissioni, ma richiederebbe, almeno inizialmente, aliquote fiscali elevate data la bassa elasticità dei prezzi sul fronte della domanda. Sebbene, attraverso la redistribuzione, i proprietari di un veicolo a basso consumo o non alimentato a carburanti fossili riceverebbero maggiori benefici, una tassa sul CO<sub>2</sub> sui carburanti gode comunque di scarsa accettazione, soprattutto considerato il livello attualmente elevato dei prezzi dei carburanti. Inoltre, aumenterebbe il turismo del carburante all'estero.

Questo inconveniente verrebbe meno se si integrassero i costi legati alle conseguenze del traffico sul clima in una tassa chilometrica (come il modello di tassazione della mobilità). Per ogni chilometro si potrebbe riscuotere, oltre a un contributo al finanziamento dell'infrastruttura stradale, un supplemento per il clima differenziato in base alle emissioni di CO<sub>2</sub> specifiche per i vari veicoli. Tuttavia, un'incentivazione attraverso una tassa sul CO<sub>2</sub> applicabile ai carburanti sarebbe di più facile attuazione. Per prima cosa, punta direttamente al consumo come fonte delle emissioni, senza ricorrere al chilometraggio. Secondariamente, la sua attuazione risulta più semplice e opportuna. Terzo, includere i costi delle conseguenze del traffico sul clima in una tassa chilometrica, analogamente a una tassa sul CO<sub>2</sub>, comporterebbe un aumento dei costi della mobilità per i veicoli a propulsione convenzionale, il che potrebbe riscuotere una bassa accettazione.

Analogamente al SSQE esistente nel settore industriale, anche nel settore dei trasporti è possibile ridurre le emissioni gestendo le quantità secondo il principio *Cap and Trade*, secondo il quale viene fissato un limite superiore che è ridotto annualmente. Nel caso più semplice non i consumatori finali (*downstream*) bensì gli importatori di carburanti fossili (*upstream*) sono tenuti a depositare diritti di emissione per le quantità di CO<sub>2</sub> prodotte. Questi diritti sono limitati alla quantità massima stabilita e negoziabili tra gli operatori del mercato. Il prezzo per i diritti di emissione è dettato dal mercato. I diritti di emissione possono essere assegnati ai partecipanti a titolo gratuito o nell'ambito di un'asta. Nel caso della messa all'asta saranno generati proventi che potranno essere a destinazione vincolata o redistribuiti alle imprese e alla popolazione. Di questo sistema si sta attualmente discutendo nell'UE nell'ambito del pacchetto «Fit for 55». I sistemi di scambio di quote di emissioni hanno il vantaggio che raggiungono per definizione l'obiettivo di riduzione auspicato. Inoltre, presentano una grande flessibilità sia nella definizione delle condizioni quadro che nel modo in cui gli operatori coinvolti possono soddisfare i requisiti loro imposti. Tuttavia, a seconda dell'impostazione dello strumento e in base all'andamento del mercato, possono risultare aumenti dei prezzi dei carburanti ai quali non è possibile fissare un tetto. Per questi casi si dovrebbero prevedere misure di accompagnamento onde evitare che le regioni periferiche e le regioni di montagna, che hanno bisogno del traffico motorizzato privato, siano svantaggiate da eccessivi aumenti dei prezzi. L'introduzione di un SSQE per i carburanti fossili potrebbe essere portata avanti solo in sostituzione dell'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti fossili.

Dall'esame di risultati del referendum del 13 giugno 2021 è emerso che i timori per l'aumento dei prezzi dei carburanti sono stati una causa determinante per la bocciatura della revisione totale della legge sul CO<sub>2</sub>. Per questo motivo è attualmente opportuno evitare misure che possono influire notevolmente sui prezzi.

Esistono anche alternative che non hanno effetto sui prezzi dei carburanti. Una riduzione della velocità massima generale sulle autostrade, ad esempio, potrebbe determinare una rapida contrazione delle emissioni. Secondo stime basate su una simulazione svolta con il Modello del traffico viaggiatori a livello nazionale (MTVN) e il manuale «Handbook Emission Factors for Road Transport» (HBEFA 4.1), una velocità di 100 chilometri all'ora sulle autostrade ridurrebbe le emissioni nel 2030 di ben 0,6 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> ovvero del 5 per cento circa. Dalla suddetta simulazione è inoltre emerso che il trasferimento, di per sé indesiderato, del traffico dall'autostrada alle strade cantonali e comunali sarebbe di portata contenuta. Una velocità di corsa ridotta fa aumentare la fluidità del traffico, ma comporta perdite di tempo per gli utenti dell'autostrada e, quindi, costi che, rispetto alla riduzione delle emissioni, risultano elevati. L'introduzione di tale misura è anche l'obiettivo perseguito con una mozione del consigliere nazionale Maheim<sup>65</sup>, che il nostro Collegio propone di respingere.

### 3.2.4 Provvedimenti nel settore del trasporto pubblico

Per quanto riguarda la promozione del trasporto ferroviario transfrontaliero di persone, l'accento è posto sui collegamenti notturni, che presentano un grande potenziale quale alternativa ai viaggi aerei. Di conseguenza, sono esplicitamente esclusi i trasporti regionali e locali transfrontalieri, peraltro già fortemente sovvenzionati attraverso altre fonti. Per promuovere il trasporto ferroviario transfrontaliero di persone, si è quindi verificato se, al posto dei contributi finanziari all'offerta, non sarebbe più efficace una riduzione del prezzo delle tracce per l'utilizzo della ferrovia. Questa soluzione è stata respinta perché tale riduzione riguarderebbe unicamente l'imposta sulla tratta ferroviaria svizzera e avrebbe solo un effetto marginale sui costi per la realizzazione di un'offerta. Nel caso delle altre misure che potrebbero incrementare l'attrattiva delle offerte in questo settore, come ad esempio l'armonizzazione dei sistemi di distribuzione internazionali (biglietteria), è di fondamentale importanza incentivare soprattutto la collaborazione tra le imprese ferroviarie attive su scala internazionale. A questo proposito il nostro Collegio si adopera già in diversi organismi.

Nella procedura di consultazione era stato chiesto di abrogare in modo scaglionato la restituzione dell'imposta sugli oli minerali per le imprese dei trasporti concessionarie nel traffico viaggiatori locale e regionale. Poiché una simile abrogazione comporterebbe tuttavia importanti problemi di definizione e di delimitazione nonché notevoli oneri supplementari sia per i richiedenti che per l'amministrazione, si è deciso di rinunciarvi.

<sup>65</sup> 22.3493 Mo Maheim. Riduciamo la velocità in autostrada per limitare la nostra dipendenza dai combustibili fossili!

L'inserimento di una disposizione che preveda esplicitamente che la Confederazione possa partecipare ai costi supplementari per veicoli, autobus e battelli a propulsione elettrica, corrisponde a un desiderio più volte espresso nella procedura di consultazione e alla richiesta di una mozione della CTT-N<sup>66</sup> accolta nel maggio 2022. Inoltre, il 28 giugno 2022 la CCT-N ha adottato un'iniziativa parlamentare<sup>67</sup> che intende creare le basi legali necessarie a garantire il finanziamento di partenza di autobus dotati di motori ecologici.

### 3.2.5 Provvedimenti nell'industria

#### SSQE per impianti e navigazione aerea

In base all'Accordo con l'UE sul collegamento dei sistemi di scambio di quote di emissioni, i contenuti e le tempistiche del SSQE svizzero per gli impianti e la navigazione aerea devono essere ulteriormente sviluppati in linea con quelli del SSQE dell'UE. Per quanto riguarda il settore degli impianti, occorre a tal fine mantenere la compatibilità dei criteri essenziali (principio di equivalenza), mentre nella navigazione aerea l'ulteriore sviluppo avviene secondo gli stessi principi adottati nell'UE (principio della specularità).

Dal momento che gran parte degli impianti industriali è tenuta a partecipare al SSQE, contrariamente a una raccomandazione del CDF<sup>68</sup>, nella revisione totale della legge sul CO<sub>2</sub> le vostre Camere non hanno escluso le imprese SSQE dalla redistribuzione della tassa sul CO<sub>2</sub>; le imprese che hanno sottoscritto un impegno di riduzione possono invece essere esentate da tale tassa. Questa distinzione viene mantenuta anche nel presente disegno di legge.

La computazione delle tecnologie CCS nel SSQE tiene conto della domanda delle associazioni economiche interessate (cemsuisse, scienceindustries) ed è in linea con la normativa vigente nel SSQE dell'UE. A lungo termine si dovrà considerare, oltre allo stoccaggio geologico nel SEE, anche lo stoccaggio geologico in Svizzera. Dato che la loro apertura richiederà nella migliore delle ipotesi 15–20 anni, secondo lo stato attuale delle conoscenze tali siti di stoccaggio non saranno operativi prima del 2030.

Coerentemente con le norme dell'UE esistenti e previste, le emissioni negative di CO<sub>2</sub> derivanti dalla cattura e dallo stoccaggio di emissioni di CO<sub>2</sub> biogene generate dalla combustione di biomassa in un impianto SSQE non possono essere computate direttamente nel SSQE. a titolo di progetti di compensazione e ottenere in tal modo sostegno finanziario tramite la vendita di attestati. Nell'UE è attualmente in fase di elaborazione un meccanismo di certificazione delle emissioni negative; una proposta in tal senso è prevista per il quarto trimestre 2022.

<sup>66</sup> 21.3977 Mo CTT-N. Promuovere i vettori di trasporto non fossili nei trasporti pubblici.

<sup>67</sup> 22.452 Iv. Pa. CTT-N Finanziamento di partenza da parte della Confederazione per autobus dotati di motori ecologici nel trasporto pubblico su strada.

<sup>68</sup> CDF (2017): Valutazione dell'incentivazione generata dal sistema di scambio di quote di emissioni. Consultabile all'indirizzo: [www.efk.admin.ch](http://www.efk.admin.ch) > Pubblicazioni > Trasporti e ambiente > Archivio.

### **Impegno di riduzione (esenzione dalla tassa sul CO<sub>2</sub>)**

Le condizioni quadro dell'impegno di riduzione sono state in ampia misura riprese nel disegno così come erano state decise dalle vostre Camere per la revisione totale della legge sul CO<sub>2</sub>. Quindi, tutti i gestori di impianti che esercitano un'attività economica possono beneficiare di un'esenzione. Anche determinati gestori di diritto pubblico possono sottoscrivere un impegno di riduzione. I gestori degli impianti sono esclusi dalla redistribuzione tra gli operatori economici dei proventi derivanti dalla tassa sul CO<sub>2</sub>.

Come in passato, l'impegno di riduzione sarà fondato su una convenzione sugli obiettivi stipulata con la Confederazione, ma invece di un obiettivo assoluto come nel 2013–2024, dovrà comprendere un obiettivo di efficienza relativo in termini di emissioni di gas serra. Per gli impianti a basse emissioni di gas serra sarà ancora possibile prevedere l'obiettivo attuale basato su provvedimenti. Poiché pianificare e attuare provvedimenti volti a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> richiede tempo e una certa sicurezza di pianificazione, non sarebbe proficuo fissare un impegno di riduzione solo fino a fine 2030. Prevedere un periodo d'impegno fino al 2040 e sapere che, successivamente, sarà dovuta la tassa sul CO<sub>2</sub> significa dare un segnale a lungo termine per la decarbonizzazione delle imprese. Inoltre, il piano di decarbonizzazione è uno strumento di pianificazione idoneo nel quale illustrare come, entro il 2040, verrà ridotto il più possibile l'utilizzo di combustibili fossili. Alla luce dei pareri pervenuti nell'ambito della procedura di consultazione, è stato stabilito che il piano di decarbonizzazione non dovrà essere presentato subito all'inizio dell'impegno di riduzione, bensì solo dopo tre anni.

### **3.2.6 Innovazione**

L'adeguamento delle condizioni d'incentivazione nel caso del programma pilota e di dimostrazione previsto nell'articolo 53 LEnE non è stato modificato dopo la procedura di consultazione. Nel frattempo, il Consiglio nazionale ha tra l'altro inserito l'adeguamento a titolo di modifica di altri atti nel disegno relativo alla LOCl, attualmente in fase di dibattito parlamentare come controprogetto indiretto relativo all'iniziativa per i ghiacciai (cfr. n. 1.1.3). Qualora il controprogetto indiretto all'iniziativa per i ghiacciai non dovesse entrare in vigore, l'adeguamento dell'articolo 53 LEnE dovrà essere attuato con la presente revisione.

### **3.2.7 Mercato finanziario**

Nel rapporto del 17 novembre 2021<sup>69</sup> in risposta al postulato della CAPTE-S, il nostro Collegio ha presentato un'analisi delle possibili misure che potrebbero portare a una riduzione delle emissioni di gas serra mediante un adeguamento del comportamento degli investitori. Lo stesso giorno, abbiamo avviato diverse misure volte ad affrontare

<sup>69</sup> 19.3966 Po CAPTE-S. Orientamento nel rispetto del clima e maggiore trasparenza dei flussi finanziari in attuazione dell'Accordo sul clima.

il problema del «greenwashing», ossia il fatto di fingere che determinati prodotti finanziari siano ecosostenibili<sup>70</sup>.

La maggior parte delle misure esaminate nel rapporto sul postulato mira solo indirettamente a orientare i flussi finanziari verso attività ecocompatibili. Per contro, le convenzioni tra la Confederazione e i principali settori finanziari, come quelli previsti nel controprogetto indiretto all'iniziativa per i ghiacciai (cfr. n. 1.1.3), perseguono esplicitamente questo obiettivo e hanno quindi un grande potenziale. Inoltre, potrebbero tenere conto dei diversi scenari di partenza e delle possibilità dei vari istituti finanziari.

Anche una trasparenza maggiore può contribuire indirettamente agli investimenti rispettosi del clima. Se gli istituti finanziari rendono visibili le ripercussioni positive o negative che gli investimenti hanno sul clima, i clienti e gli altri enti finanziari saranno in grado di prendere decisioni più informate. Per essere efficaci dal punto di vista ambientale, queste misure di trasparenza dovrebbero permettere di trarre conclusioni il più possibile comparabili, essere orientate al futuro e armonizzate in base all'obiettivo climatico che si intende raggiungere. A questo proposito è importante anche misurare i progressi fatti a intervalli regolari e con metodi comparabili dello stato di avanzamento, per esempio con i test climatici volontari PACTA già collaudati. L'esame periodico dei rischi finanziari legati al clima da parte della FINMA e della BNS, espressamente previsti in questo disegno, e gli sforzi attuali del nostro Collegio volti a evitare il «greenwashing», vanno anch'essi in questa direzione.

Inoltre, il 29 giugno 2022 il nostro Consiglio ha deciso che, la piazza finanziaria svizzera dovrà assumere una posizione di spicco a livello internazionale per quanto riguarda la trasparenza climatica. A questo scopo ha lanciato gli «Swiss Climate Scores»<sup>71</sup>, che forniscono agli investitori istituzionali e privati in Svizzera informazioni eloquenti e comparabili sulla compatibilità degli investimenti finanziari con gli obiettivi climatici internazionali. Il nostro Collegio raccomanda agli operatori del mercato finanziario svizzero di applicare gli «Swiss Climate Scores» a tutti gli investimenti finanziari e portafogli clienti in cui è possibile farlo.

### 3.2.8 Provvedimenti all'estero

Con la presentazione del suo obiettivo nazionale di riduzione («Nationally Determined Contribution», NDC), la Svizzera ha annunciato al Segretariato dell'ONU sui cambiamenti climatici che intende attuare provvedimenti all'estero. Se si volesse raggiungere l'obiettivo di riduzione intervenendo soltanto in Svizzera sarebbero necessarie misure radicali. Analogamente alla revisione totale respinta, anche la legge sul CO<sub>2</sub> attualmente in vigore esige che almeno il 75 per cento delle riduzioni siano realizzate sul territorio nazionale. Tuttavia, dal momento che la proroga fino a fine 2024 non prevede misure supplementari, le emissioni stanno diminuendo in modo

<sup>70</sup> Con la trasparenza climatica il Consiglio federale mira a una posizione di spicco internazionale per gli investimenti finanziari sostenibili. Consultabile all'indirizzo: [www.sif.admin.ch](http://www.sif.admin.ch) > Documentazione > Comunicati stampa.

<sup>71</sup> Il Consiglio federale lancia gli *Swiss Climate Scores* per creare trasparenza sul clima negli investimenti finanziari. Consultabile all'indirizzo: [www.admin.ch](http://www.admin.ch) > Documentazione > Comunicati stampa.



### 3.4.1 **Pacchetto «Fit for 55» della Commissione europea**

Con il pacchetto «Fit for 55», presentato il 14 luglio 2021, la Commissione europea ha proposto di rivedere la normativa UE in materia di clima, energia e trasporti, e ha messo in campo alcune iniziative volte a garantire il raggiungimento dei nuovi obiettivi climatici.

Al fine di definire una politica climatica efficace ed efficiente in una rete di mercati fortemente interconnessi, la presente revisione della legge sul CO<sub>2</sub> punta su strumenti che vanno nella stessa direzione di quelli dell'UE. Alcuni esempi importanti sono le norme relative al SSQE esistenti e in corso di elaborazione nell'industria e nel settore della navigazione aerea, le prescrizioni sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli e l'obbligo di immettere sul mercato carburanti rinnovabili.

#### **SSQE dell'UE per impianti e navigazione aerea**

L'UE prevede di adeguare la normativa relativa al suo SSQE per gli impianti entro metà del decennio in corso. Ciò riguarda, ad esempio, la quantità di diritti d'emissione assegnati a titolo gratuito. I parametri di riferimento per l'assegnazione gratuita andranno adeguati al progresso tecnologico per quanto riguarda il settore industriale e azzerati entro il 2035 nei settori presenti nel meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere («Carbon Border Adjustment Mechanism», CBAM). Secondo la proposta dell'UE, il percorso di riduzione del «cap» nel periodo 2021–2030 dovrà in media essere pari al 4,2 per cento (in precedenza: 2,2 %). A tal fine, dopo l'entrata in vigore della normativa, il «cap» dovrà essere ridotto una tantum e successivamente del 4,2 per cento all'anno.

Nel settore del traffico aereo l'UE propone di sopprimere l'assegnazione a titolo gratuito a fine 2026. Come nel settore industriale, il «cap» dovrà essere ridotto del 4,2 per cento all'anno (in precedenza: 2,2 per cento). Per evitare una doppia normativa, il SSQE dell'UE dovrà valere per i voli all'interno dello SEE, a destinazione della Svizzera e della Gran Bretagna e, d'ora in poi, anche per i voli dalle e alle regioni ultraperiferiche dell'UE. Per i voli da e verso Paesi terzi valgono le regole CORSIA. Resta da definire in che misura gli operatori di aeromobili si possono far computare come riduzione delle emissioni i carburanti rinnovabili per l'aviazione miscelati secondo l'iniziativa «ReFuelEU Aviation» e se è necessaria un'ulteriore assegnazione gratuita.

La Commissione europea auspica un'attuazione rapida delle proposte, ossia già a partire dal 1° gennaio 2024. Si prevede che il progetto di legge sarà finalizzato entro fine 2022. I contenuti e le tempistiche del SSQE svizzero devono essere ulteriormente sviluppati in accordo con quelli del SSQE dell'UE. Si dovrebbe quindi esaminare se i corrispondenti articoli della legge sul CO<sub>2</sub> possano entrare in vigore anticipatamente.

Un altro allineamento al SSQE dell'UE riguarda la cattura e lo stoccaggio di CO<sub>2</sub>. Già oggi lo stoccaggio di CO<sub>2</sub> in un sito sotterraneo all'interno dello SEE nel SSQE dell'UE è computabile se approvato conformemente alla direttiva europea CCS 2009/31/CE. Analogamente, l'accumulo di CO<sub>2</sub> nel sottosuolo all'interno del SEE sarà computabile nel SSQE svizzero. Al riguardo saranno considerate le normative dell'UE e, in particolare, il regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066. Per il momento continua a non essere possibile il computo dello stoccaggio geologico (in un sito sotterraneo) in Svizzera (cfr. n. 3.2.5).

Inoltre, anche il legame chimico permanente di CO<sub>2</sub> in prodotti longevi quali i materiali da costruzione deve essere computabile nel SSQE, come previsto dalla Commissione europea nel quadro del pacchetto «Fit for 55» per il SSQE dell'UE.

Sempre nel pacchetto «Fit for 55» la Commissione propone di creare un nuovo SSQE autonomo per gli edifici e il traffico stradale (cfr. n. 1.1.2) per favorire il raggiungimento degli obiettivi nazionali degli Stati membri in questi settori.

### **Meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM)**

Parallelamente all'inasprimento del SSQE sopra menzionato, nel pacchetto «Fit for 55» la Commissione europea ha proposto l'introduzione di un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM)<sup>73</sup>, ossia la riscossione di tasse sull'importazione di merci la cui produzione genera emissioni elevate di gas serra. Il CBAM serve in particolare a compensare potenziali svantaggi competitivi che l'industria nazionale potrebbe subire a causa dei maggiori costi di produzione dovuti alla revisione del SSQE. In tal modo si vuole contenere il rischio che le fasi di produzione durante le quali sono prodotte grandi quantità di gas serra e, di conseguenza, le emissioni collegate vengano trasferite in Paesi terzi nei quali vigono misure di protezione climatica meno ambiziose (cosiddetto «carbon leakage»).

Il calendario attuale prevede una fase di test a partire da inizio 2023, seguita da una fase introduttiva di dieci anni, durante la quale il CBAM verrà gradualmente avviato, parallelamente alla prevista riduzione dell'assegnazione gratuita dei diritti di emissione. In un primo tempo saranno incluse nel CBAM solo merci selezionate dei settori cemento, energia elettrica, concimi, ferro, acciaio e alluminio. I Paesi completamente integrati nel SSQE dell'UE o il cui SSQE è collegato a quello dell'UE saranno esclusi dal CBAM dell'UE. Di conseguenza, il CBAM dell'UE proposto non si applicherà alle importazioni dalla Svizzera e dagli altri tre Stati membri dell'AELS. Tuttavia, considerate le profonde relazioni economiche e il collegamento tra i due sistemi di scambio di quote, l'introduzione di un CBAM avrà delle ripercussioni anche sulla Svizzera.

Si prevede che il progetto di legge dell'UE sarà finalizzato entro fine 2022. Le vostre Camere hanno esaminato il tema nell'ambito di diversi interventi<sup>74</sup>. In adempimento del postulato 20.3933 Incentivi fiscali per un commercio internazionale sostenibile, un gruppo di lavoro interdepartimentale sta esaminando quali ripercussioni potrebbe avere sulla Svizzera l'introduzione del CBAM proposto dall'UE e come si debbano valutare, dal punto di vista climatico ed economico-politico, diverse opzioni di cui dispone la Svizzera.

### **Prescrizioni in materia di emissioni applicabili ai veicoli nuovi**

La proposta di revisione delle prescrizioni in materia di emissioni applicabili ai veicoli nuovi nel quadro del pacchetto «Fit for 55» prevede una maggiore riduzione a partire

<sup>73</sup> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere del 14.7.2021, COM(2021) 564 final.

<sup>74</sup> 21.3602 Mo CET-CN. Partecipazione della Svizzera al sistema di compensazione alla frontiera dell'UE; 21.432 Iv. Pa. Ryser. Creare le basi per un meccanismo di aggiustamento del carbonio alla frontiera.

dal 2030<sup>75</sup>. Rispetto all'obiettivo 2021, dal 2030 il valore obiettivo sarà ridotto del 55 per cento per le automobili e del 50 per cento per gli autoveicoli e i trattori a sella leggeri. Inoltre, per il 2035 dovrà essere definito un nuovo obiettivo di riduzione del 100 per cento o un obiettivo per il parco veicoli di 0 grammi di CO<sub>2</sub> al chilometro. I veicoli con motori a combustione non saranno praticamente in grado di raggiungere questo valore obiettivo. Per il 2025 è già stato deciso nel 2019 un valore obiettivo per il CO<sub>2</sub> inferiore del 15 per cento rispetto all'obiettivo 2021. Con il presente disegno di legge, i valori obiettivo dell'UE per il 2025 e il 2030 dovranno essere confermati per entrambe le categorie di veicoli.

Come nell'UE, a partire dal 2025 anche in Svizzera gli importatori di veicoli pesanti dovranno rispettare i valori obiettivo previsti per il CO<sub>2</sub>. Diversamente da quanto prescritto nell'UE, in Svizzera anche gli importatori di veicoli pesanti possono associarsi in raggruppamenti per raggiungere l'obiettivo prefisso. Occorre rispettare un obiettivo individuale annuo, calcolato in base a un obiettivo di riduzione invariato negli anni 2025–2029. Per contro, la normativa UE per i veicoli pesanti non ammette attualmente raggruppamenti per il calcolo delle emissioni. Sulla base degli obiettivi di riduzione validi per cinque anni, definisce inoltre per ogni costruttore una cosiddetta traiettoria di riduzione delle emissioni, che diminuisce ogni anno in modo lineare, rendendo gli obiettivi ogni anno più ambiziosi. Se, in un dato anno, un costruttore UE supera o non raggiunge questa traiettoria di riduzione, riceverà debiti o crediti che, entro determinati limiti, potranno essere computati tra il 2025 e il 2029. Inoltre, nel periodo 2019–2024, prima che diventino applicabili gli obiettivi di riduzione veri e propri, i costruttori potranno raccogliere secondo lo stesso schema crediti da computare al raggiungimento degli obiettivi nel 2025. La normativa UE prevede a partire dal 2025 anche una quota di mercato obiettivo del 2 per cento per i veicoli a basse o a zero emissioni che, se superata, consentirà al costruttore di ottenere un'agevolazione per il calcolo dell'obiettivo da raggiungere per il suo parco veicoli. In Svizzera, invece, con l'esenzione completa dei veicoli a zero emissioni dalla TTPCP si creano già oggi incentivi molto forti per queste tecnologie di propulsione.

### **Infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici**

Nell'ambito del Green Deal la Commissione europea ha formulato proposte legislative per la promozione delle infrastrutture di ricarica. Una delle proposte prevede l'elaborazione di un regolamento sull'infrastruttura per i carburanti alternativi<sup>76</sup> («Alternative Fuels Infrastructure Regulation», AFIR) basato sulla corrispondente direttiva UE («Alternative Fuel Infrastructure Directive», AFID). Concretamente vengono definiti obiettivi per la potenza di carica installata per ogni veicolo ricaricabile. Inoltre, gli Stati membri dell'UE dovranno provvedere affinché, entro il 2025, a distanze regolari lungo le autostrade principali siano a disposizione punti di ricarica

<sup>75</sup> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle automobili nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima del 14.7.2021, COM(2021) 556 final.

<sup>76</sup> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio del 14.7.2021 sulla realizzazione di un'infrastruttura per combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, COM(2021) 559 final.

rapida per veicoli leggeri e pesanti e, ogni 150 chilometri, una stazione di rifornimento di idrogeno. Nel contempo viene proposta la revisione della direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia<sup>77</sup> che, per edifici nuovi e ristrutturati, introduce disposizioni minime per i punti di ricarica nei parcheggi più grandi di una determinata superficie e un'infrastruttura di condotte obbligatoria per parcheggi più piccoli, mentre gli obblighi previsti per gli edifici nuovi o ristrutturati verrebbero estesi, in particolare anche ai grandi edifici esistenti.

In molti Paesi europei esiste già un sistema di promozione finanziaria per le stazioni di ricarica, in parte in attuazione della preesistente direttiva AFID<sup>78</sup> e della direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia<sup>79</sup>. Ad esempio in Francia, Italia, Austria, Svezia, Finlandia e Inghilterra sono attualmente previsti contributi finanziari per l'installazione di stazioni di ricarica.

### **Carburanti rinnovabili per il traffico stradale**

Nell'ambito del pacchetto «Fit for 55», la Commissione europea sta rivedendo la Direttiva Energie Rinnovabili (RED). L'obiettivo perseguito con la revisione è che gli Stati membri obblighino i fornitori di carburanti a ridurre il livello dei gas serra del 13 per cento entro il 2030 rispetto al valore base. Inoltre, si deve puntare sempre più su biocarburanti evoluti, che non siano prodotti a partire da alimenti o foraggio, e su altri carburanti rinnovabili di origine non biogena. Per entrambi è previsto un obiettivo intermedio crescente fino al 2030, in base al consumo di energia nel settore dei trasporti. In linea con la strategia sulla biodiversità, la Commissione europea intende inasprire i criteri relativi all'impiego di determinati tipi di biomassa e rafforzare la certificazione attraverso una proposta legislativa separata. La direttiva RED contiene anche norme sulla produzione sostenibile di combustibili e carburanti rinnovabili come presupposto della promozione e del computo in vista del raggiungimento degli obiettivi della RED. Per quanto riguarda i combustibili e i carburanti prodotti dalla biomassa si deve raggiungere una riduzione dei gas serra in funzione della data di messa in esercizio dell'impianto di produzione. Secondo la vigente versione della direttiva RED, il valore è pari al 65 per cento per le sostanze prodotte dagli impianti che entrano attualmente in funzione. La proposta della Commissione europea di revisione della direttiva RED prevede che la riduzione dei gas serra per i carburanti rinnovabili di origine non biogena sia almeno pari al 70 per cento. Oltre alla diminuzione di gas serra, i combustibili e i carburanti rinnovabili devono soddisfare altri requisiti ecologici.

Sempre nell'ambito del pacchetto «Fit for 55», la Commissione europea sta lavorando a una direttiva concernente prescrizioni comuni per i mercati interni dei rinnovabili e del gas naturale. Nel quadro di questa direttiva sarà regolamentata la certificazione di

<sup>77</sup> Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio del 15.12.2021 sulla prestazione energetica nell'edilizia (rifusione), COM(2021) 802 final.

<sup>78</sup> Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1; nella versione modificata.

<sup>79</sup> Direttiva (UE) 2018/844 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, che modifica la direttiva 2010/31/UE sulla prestazione energetica nell'edilizia e la direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica, GU L 156 del 19.6.2018, pag. 75.

combustibili e carburanti a basse emissioni di CO<sub>2</sub> non rinnovabili. Anche le emissioni di gas serra di questi combustibili e carburanti dovranno diminuire di almeno il 70 per cento.

### **Impiego di carburanti rinnovabili per l'aviazione nel traffico aereo**

A metà luglio 2021, nell'ambito dell'iniziativa «ReFuelEU Aviation», la Commissione europea ha proposto di adottare un approccio paneuropeo in merito alla quota di miscelazione; la proposta non è ancora stata adottata. Al momento non è possibile stimare se, sulla base dell'Accordo bilaterale sul trasporto aereo, la Commissione europea si attenda che la Svizzera recepisca la normativa UE e in quale misura sussista un margine di manovra per una regolamentazione autonoma. Diversamente dall'impostazione dell'UE, la quota di miscelazione proposta nella legge sul CO<sub>2</sub> è rivolta unicamente ai fornitori di carburanti per l'aviazione che vendono cherosene direttamente per il rifornimento degli aerei e, in genere, non agli operatori di aeromobili. Sono soggetti all'obbligo di miscelazione solo gli operatori di aeromobili che importano direttamente il cherosene per il consumo proprio e non lo acquistano da fornitori. Dato il numero limitato di fornitori, questa soluzione presenta il vantaggio di una gestione efficiente e comprende, diversamente dalla proposta discussa nell'UE, la quantità complessiva di cherosene venduto per il rifornimento in Svizzera, a prescindere dalle dimensioni dell'aeroporto o dell'aerodromo.

Altrettanto indefinite sono, da una parte, la computazione dei carburanti rinnovabili per l'aviazione a titolo di riduzione delle emissioni degli operatori di aeromobili nel SSQE dell'UE e, dall'altra, le interfacce con CORSIA. Il nostro Collegio definirà nell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> i dettagli relativi all'esecuzione in Svizzera specificando anche i requisiti relativi ai carburanti per l'aviazione che superano le esigenze minime previste dalla LPAmb (art. 35*d*). Questo consentirà, ad esempio, di prevedere una riduzione delle emissioni di gas serra minore per l'immissione in commercio rispetto alla computazione della quota di miscelazione. In questo modo si potranno rispettare le norme dell'iniziativa «ReFuelEU Aviation», non ancora adottata, senza farle valere come requisito minimo per l'immissione in commercio dei carburanti rinnovabili per l'aviazione.

### **Provvedimenti nel settore della navigazione**

Nel pacchetto «Fit for 55» della Commissione europea è previsto che, a partire dal 2023, l'ambito di applicazione del SSQE sia esteso al trasporto marittimo. Secondo la formulazione proposta, questo progetto non concernerebbe la Svizzera, dato che nei porti svizzeri sul Reno non approdano battelli con un tonnellaggio lordo superiore a 5000 soggetti al SSQE. Attualmente il trasporto marittimo non rientra nel campo d'applicazione dell'Accordo con l'UE sul collegamento dei sistemi di scambio di quote di emissioni.

### **Provvedimenti nel settore del trasporto pubblico**

Nel suo Green Deal l'UE stabilisce che le emissioni dovute ai trasporti devono essere ridotte del 90 per cento entro il 2050 e che a questa riduzione devono contribuire tutti i vettori di trasporto. Promuovendo l'uso di veicoli e battelli a propulsione elettrica

concedendo aiuti finanziari per la predisposizione di nuove offerte per il trasporto ferroviario transfrontaliero di persone, la Svizzera segue la strada imboccata dall'UE.

### 3.4.2 Provvedimenti dell'UE nel mercato finanziario

L'orientamento sostenibile degli investimenti e dei finanziamenti nell'UE («Sustainable Finance») è un criterio chiave nella mobilitazione del capitale necessario per raggiungere gli obiettivi politici definiti nel «Green Deal» europeo e rispettare gli impegni internazionali assunti dall'UE in materia di protezione ambientale e di sostenibilità. Tale orientamento serve inoltre a fare in modo che gli investimenti favoriscano un'economia solida e una ripresa sostenibile in seguito alle ripercussioni della pandemia di COVID-19<sup>80</sup>. A tal fine l'UE ha approvato un piano d'azione e diverse norme tra cui, in particolare, la definizione di una tassonomia chiara e dettagliata al suo interno, ossia un sistema di classificazione imperniato su attività economiche sostenibili<sup>81</sup>. Inoltre, sono stati introdotti diversi obblighi in materia di comunicazione, come l'obbligo per i grandi gruppi dell'economia finanziaria e reale di rilasciare informazioni non finanziarie («Non-Financial Reporting Directive», NFRD)<sup>82</sup>, gli obblighi di comunicazione per gli operatori dei mercati finanziari («Sustainable Finance Disclosures Regulation», SFDR)<sup>83</sup> e l'inclusione esplicita della sostenibilità nella consulenza finanziaria. Il nostro Collegio si attiene rigorosamente ai provvedimenti normativi all'interno dell'UE, dal momento che tutti gli operatori del mercato finanziario svizzero sono interessati dagli sviluppi nell'UE nel momento in cui offrono prodotti finanziari nei Paesi membri UE o annoverano investitori provenienti dall'UE tra la propria clientela. Tuttavia, diversamente dall'UE, il mercato finanziario svizzero segue determinati principi. Questo significa, ad esempio, che gli obblighi di informazione per le grandi imprese, applicabili dall'entrata in vigore del controprogetto indiretto all'iniziativa popolare «Per imprese responsabili – a tutela dell'essere umano e dell'ambiente»<sup>84</sup>, pur ispirandosi alla NFRD sono stati adattati al diritto svizzero. Anche gli altri provvedimenti in materia di trasparenza, come la verifica periodica ed esplicita dei rischi climatici da parte della FINMA e della BNS, si inseriscono nel contesto svizzero.

<sup>80</sup> Overview of sustainable finance. Consultabile all'indirizzo: [www.ec.europa.eu](http://www.ec.europa.eu) > Imprese, economia, euro > Banche e finanza > Finanza sostenibile.

<sup>81</sup> Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088 (regolamento tassonomia), GU L 198 del 22.6.2020, pag. 13, nella versione modificata.

<sup>82</sup> Direttiva 2014/95/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014, recante modifica della direttiva 2013/34/UE per quanto riguarda la comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla diversità da parte di talune imprese e di taluni gruppi di grandi dimensioni, GU L 330 del 15.11.2014, pag. 1, nella versione modificata. Il 21 aprile 2021 la Commissione europea ha accolto una proposta per una direttiva sulla rendicontazione concernente la sostenibilità delle imprese (CSRD), con cui intende ampliare gli obblighi di informazione esistenti previsti dalla NFRD.

<sup>83</sup> Regolamento (UE) 2019/2088 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 novembre 2019 relativo all'informativa sulla sostenibilità nel settore dei servizi finanziari, GU L317 del 9.12.2019, pag. 1.

<sup>84</sup> Iniziativa «Per imprese responsabili».

## **3.5 Attuazione**

### **3.5.1 Obiettivi di riduzione**

Il campo d'applicazione della legge comprende i sette gas serra regolamentati a livello internazionale, ossia il diossido di carbonio (CO<sub>2</sub>), il metano (CH<sub>4</sub>), il diossido di azoto (N<sub>2</sub>O), l'esafluoruro di zolfo (SF<sub>6</sub>), il trifluoruro di azoto (NF<sub>3</sub>), gli idrofluorocarburi parzialmente clorurati (HFC) e i perfluorocarburi (PFC), nonché gli effetti del bosco, del legno impiegato nell'edilizia e dell'utilizzo del suolo (variazione del tenore di carbonio nel terreno). Inoltre, i provvedimenti devono contribuire ad aumentare la capacità di assorbimento dei pozzi di carbonio. Se altri gas serra dovessero venire inseriti nel regime climatico internazionale, il nostro Collegio amplierà di conseguenza il campo di applicazione.

I settori degli edifici, dell'industria e dei trasporti dovranno contribuire alla realizzazione degli obiettivi conformemente alla propria quota rispetto alle emissioni di gas serra totali e ai propri potenziali di riduzione. Andranno inoltre diminuite le emissioni provenienti dall'agricoltura, dal settore dei rifiuti e le emissioni di gas serra sintetici, raggruppate nella categoria «Altri». Qui di seguito sono riportate le prestazioni di riduzione attese in Svizzera entro il 2030 rispetto al 1990 (cfr. n. 5.1):

- Edifici: –55 %;
- Industria: –27 %;
- Trasporti: –28 %;
- Altri: –16 %.

Questi obiettivi intermedi sono compatibili con i valori indicativi stabiliti per i settori edifici, industria e trasporti nell'ambito del controprogetto indiretto all'iniziativa per i ghiacciai per gli anni 2040 e 2050 (art. 4 LOCLi).

Per un miglior controllo, il nostro Collegio dovrà fissare obiettivi intermedi anche per i singoli settori. Questi ultimi potranno essere definiti a livello di ordinanza e dovrebbero essere ricavati dalle prestazioni di riduzione attese o dai potenziali di riduzione presenti. Le emissioni in Svizzera dovrebbero diminuire entro il 2030 del 34 per cento circa rispetto al 1990 (cfr. n. 5.1). Le diminuzioni restanti per raggiungere gli obiettivi di riduzione secondo l'articolo 3 capoverso 1 possono essere realizzate adottando provvedimenti all'estero (cfr. n. 3.5.6).

### **3.5.2 Provvedimenti nel settore degli edifici**

L'esecuzione del Programma Edifici, reimpostata il 1° gennaio 2018 sulla scia del primo pacchetto di misure della Strategia energetica, viene mantenuta. Per il Programma Edifici e la promozione delle energie rinnovabili è stato previsto un finanziamento speciale (finanziamento speciale «destinazione parzialmente vincolata») nel bilancio della Confederazione. Se le risorse comprese in tale finanziamento non sono utilizzate completamente in un dato anno, restano nel saldo del finanziamento stesso.

Negli anni successivi le risorse pari al saldo possono essere impiegate per il Programma Edifici, la geotermia, la pianificazione energetica e la produzione di gas rinnovabili. A fine anno, il saldo del finanziamento speciale «destinazione parzialmente vincolata» non può superare i 150 milioni di franchi. I fondi che eccedono questo importo saranno distribuiti due anni dopo alla popolazione e agli operatori economici.

Gli aspetti legati all'attuazione di altri programmi d'incentivazione introdotti con la presente modifica di legge e finanziati con la parte a destinazione parzialmente vincolata della tassa sul CO<sub>2</sub> sono riportati nei commenti relativi ai singoli articoli della legge federale (cfr. n. 4.1).

### **3.5.3 Provvedimenti nel settore dei trasporti**

#### **Prescrizioni in materia di emissioni applicabili ai veicoli nuovi**

Il sistema di esecuzione relativo ad automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri, introdotto a metà 2012 e da allora costantemente ottimizzato, viene mantenuto nonostante siano stati abbassati i valori obiettivo. L'attuazione è di competenza dell'UFE, sostenuto dall'USTRA. L'attuazione dei nuovi valori obiettivo per i veicoli pesanti presuppone che siano disponibili i dati sulle emissioni basati sulla cosiddetta simulazione VECTO («Vehicle Energy Consumption Calculation Tool»), il che in futuro sarà possibile grazie all'introduzione dei dati individuali dei veicoli in forma elettronica (dati eCoC) che serviranno per l'omologazione dei veicoli in Svizzera.

#### **Infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici**

Per utilizzare al meglio le strutture esistenti, si dovrebbe puntare a fare in modo che il programma d'incentivazione venga gestito dai singoli Cantoni, a fronte di un'indennità conforme alle disposizioni federali. Si dovrebbe inoltre garantire che, qualora le infrastrutture di ricarica siano incentivate sia dai Cantoni che dai Comuni, non venga superata la percentuale – da definire – dei costi d'investimento totali.

I contributi d'incentivazione per le infrastrutture di ricarica saranno addebitati al finanziamento speciale corrispondente nell'anno in cui il beneficiario ha realizzato la costruzione o l'installazione della stazione di ricarica ed è stata presa una decisione legalmente valida. L'addebito al finanziamento speciale permette di rispettare il freno all'indebitamento. Bisognerà garantire che, in un dato anno, non siano autorizzati e realizzati più progetti sovvenzionabili di quelli che possono essere finanziati con le risorse disponibili.

#### **Carburanti rinnovabili per il traffico stradale**

Per tracciarne l'impiego e la provenienza, è previsto un registro delle garanzie di origine per combustibili e carburanti liquidi e gassosi secondo l'articolo 9 capoverso 5 LEne. Il registro consente di evitare doppi conteggi di combustibili e carburanti rinnovabili nell'esecuzione degli strumenti di politica climatica ed energetica e di creare trasparenza per i consumatori finali. Secondo gli articoli 63 capoverso 1 lettera a e 64 LEne, questo registro è tenuto dallo stesso organo d'esecuzione che gestisce le garanzie di origine per l'energia elettrica.

Le agevolazioni fiscali per i carburanti rinnovabili e il successivo finanziamento delle perdite fiscali restano di competenza dell'UDSC. L'organo d'esecuzione per l'immissione in commercio dei carburanti rinnovabili in equilibrio di massa secondo l'articolo 35d LPAmb è l'UFAM. Il nostro Collegio confermerà nelle corrispondenti disposizioni esecutive relative alla LPAmb le esigenze ecologiche previste nell'ordinanza del 20 novembre 1996<sup>85</sup> sull'imposizione degli oli minerali (OIOM). Per l'immissione in commercio secondo la LPAmb, consentirà tuttavia il ricorso a sistemi di certificazione volontari nazionali e internazionali riconosciuti dalla Commissione europea nell'ambito della RED. La documentazione ricavabile da questi sistemi consentirà a chi immette in commercio combustibili o carburanti di dimostrare che, per produrli, non sono stati utilizzati alimenti o foraggio, bensì esclusivamente rifiuti e residui, motivo per cui si può ritenere che questi combustibili e carburanti siano anche ecocompatibili. Per quanto riguarda i carburanti rinnovabili che beneficiano di agevolazioni fiscali secondo l'articolo 12b-d della LIOm, si presuppone che siano rispettati anche i requisiti previsti per l'immissione in commercio secondo la LPAmb.

### **Impiego di carburanti rinnovabili per l'aviazione nel settore del traffico aereo**

Per definire la quota di miscelazione di carburanti rinnovabili per l'aviazione e l'eventuale quota minima di carburanti sintetici rinnovabili (sottoquota), il nostro Collegio si basa sull'iniziativa «ReFuelEU Aviation» della Commissione europea. Ai fini dell'attuazione si deve in ogni caso tenere conto il più possibile delle condizioni quadro della Svizzera. I voli in partenza dall'aeroporto di Basilea-Mulhouse sono regolamentati secondo la suddetta iniziativa. Dal momento che il nostro Collegio si rifà alle norme dell'UE, è esclusa una possibile distorsione della concorrenza.

I fornitori di carburanti per l'aviazione devono rispettare le quote di miscelazione nel corso dell'anno civile e, per riuscirci, possono associarsi in raggruppamenti e segnalare un rappresentante alla Confederazione. I carburanti rinnovabili e sintetici rinnovabili per l'aviazione devono essere fisicamente immessi in libero consumo nella quantità richiesta. Infine, le garanzie corrispondenti devono essere scambiate e validate nel registro delle garanzie di origine per combustibili e carburanti liquidi e gassosi. L'obbligo di miscelazione è rispettato se il fornitore di carburanti per l'aviazione valida garanzie per carburanti sintetici rinnovabili per l'aviazione in misura dell'eventuale quota minima e garanzie per carburanti rinnovabili o sintetici rinnovabili per l'aviazione in misura della quota di miscelazione. La quantità viene calcolata in base alla vendita annuale di cherosene per il rifornimento. Il nostro Collegio stabilisce a livello di ordinanza quali carburanti per l'aviazione sono considerati rinnovabili e quali sintetici rinnovabili (di origine non biogena). Sempre per via di ordinanza viene stabilito quali garanzie vengono computate per poter adempiere l'obbligo di miscelazione, tenendo conto in particolare della quantità disponibile di carburanti rinnovabili o sintetici rinnovabili per l'aviazione.

Il registro delle garanzie di origine offre una certa flessibilità nel rispetto della quota di miscelazione, dal momento che non deve essere raggiunta in ogni aeroporto o aerodromo. Dal punto di vista tecnico, gli aeromobili possono essere riforniti con il 50 per cento al massimo di carburanti rinnovabili per l'aviazione. Analogamente a

<sup>85</sup> RS 641.611

quanto prescritto nell'UE, gli operatori di aeromobili devono poter computare come riduzione delle emissioni, nel SSQE o secondo CORSIA, i carburanti rinnovabili per l'aviazione miscelati in eccesso sulla quota, acquistando e presentando le relative garanzie di origine dai fornitori dei carburanti per l'aviazione.

Il nostro Collegio può adottare provvedimenti nei confronti degli operatori di aeromobili, qualora sussista il rischio del cosiddetto «tankering», ossia che le compagnie aeree si riforniscano di più carburante del necessario in luoghi in cui il carburante è reperibile a condizioni migliori. Con questa pratica, infatti, da un lato verrebbero aggirate le quote di miscelazione richieste e, dall'altro, gli aeromobili volerebbero con un carico maggiore, causando più emissioni di gas serra. Si deve verificare con l'Unione europea in che misura sia possibile escludere il rischio di «tankering» durante i rifornimenti in Svizzera per voli nello SEE o durante i rifornimenti nello SEE per voli in Svizzera. Per ulteriori misure il nostro Collegio si ispira alla normativa dell'UE.

### **Obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti fossili**

La benzina, il diesel e il gas naturale impiegati come carburanti, i componenti fossili delle miscele di carburanti, nonché i carburanti per l'aviazione per i voli nazionali resteranno soggetti all'obbligo di compensazione del CO<sub>2</sub>. I carburanti esentati dall'imposta sugli oli minerali, in particolare i carburanti per l'aviazione utilizzati nel traffico aereo internazionale, e i carburanti rinnovabili per l'aviazione, continuano ad essere esentati dall'obbligo di compensazione.

L'UFAM continuerà a rilasciare attestati negoziabili per le riduzioni di emissioni comprovabili conseguite nell'ambito di progetti e programmi in Svizzera e all'estero. Ciò significa che gli importatori soggetti all'obbligo di compensazione non dovranno necessariamente eseguire personalmente progetti e programmi, ma potranno acquistare attestati da terzi. Anche dopo il 2025 si dovrà garantire che vengano attestate solo le riduzioni delle emissioni effettivamente conseguite e fornite in aggiunta allo status quo. Sono ammessi anche lo stoccaggio nel sottosuolo o in materiali da costruzione inorganici (stoccaggio geologico) e, in Svizzera, progetti biologici di pozzi di carbonio che immagazzinano CO<sub>2</sub> per un lungo periodo. Per garantire lo stoccaggio permanente del carbonio, l'articolo 8a della vigente ordinanza sul CO<sub>2</sub> richiede una menzione nel registro fondiario.

### **3.5.4 Provvedimenti nel settore del trasporto pubblico**

Gli aiuti finanziari per il trasporto transfrontaliero di persone sono versati come contributi a fondo perso. Le imprese di trasporto che intendono offrire trasporto ferroviario transfrontaliero a lunga distanza verso la Svizzera e dalla Svizzera, in particolare collegamenti notturni, possono presentare una domanda in tal senso.

Per la sostituzione o la conversione di autobus a motore diesel e battelli, la Confederazione si fa carico di una parte dei costi d'investimento supplementari rispetto ai modelli e ai sistemi di propulsione convenzionali. La Confederazione può indennizzare una quota degli ulteriori costi d'investimento solo se gli autobus a motore diesel da sostituire sono stati ammortizzati. Dato che la durata di vita dei battelli e quindi i cicli

d'investimento sono nettamente più lunghi, la Confederazione copre non solo la quota dei costi d'investimento supplementari per un nuovo acquisto, ma anche una parte dei costi aggiuntivi per la conversione in mezzi a propulsione elettrica o a idrogeno rispetto al costo di una conversione in un sistema diesel più moderno. Le condizioni quadro esatte saranno stabilite per via di ordinanza. L'impresa si dovrà rivolgere al servizio federale preposto alla promozione chiedendo l'assunzione di una parte dei costi d'investimento supplementari. Questo organo di esecuzione esaminerà le singole domande e accorderà il contributo d'incentivazione individuale.

Nell'ottica odierna, i compiti del futuro servizio di coordinamento dei modi di propulsione elettrica nel trasporto pubblico dovranno includere anche la consulenza delle imprese di trasporto e dei committenti e il trasferimento delle conoscenze tra i diversi operatori, tra cui l'elaborazione di linee guida, lo sviluppo di standard o la garanzia dell'interoperabilità e dell'accesso non discriminatorio all'infrastruttura di ricarica. I dettagli relativi alla struttura e alle competenze del servizio di coordinamento saranno definiti in collaborazione con gli operatori interessati.

### 3.5.5 Provvedimenti nell'industria

#### SSQE: impianti e navigazione aerea

Il nostro Collegio continuerà a disciplinare l'attuazione del SSQE nell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>. Ciò include, oltre alla definizione dei massimi diritti di emissione disponibili e dei parametri di riferimento in base ai quali i gestori degli impianti e gli operatori di aeromobili ricevono diritti d'emissione a titolo gratuito, anche la soglia di emissione per la deroga su domanda all'obbligo di partecipazione al SSQE (cfr. n. 3.1.5). Il nostro Collegio definisce inoltre le categorie di impianti di cui all'allegato 6, che includeranno d'ora in poi anche gli impianti per la cattura, il trasporto e lo stoccaggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> (CCS). L'obiettivo prioritario è mantenere il collegamento tra il SSQE svizzero e quello dell'UE. A tal fine, occorre garantire la compatibilità tra i due sistemi. Le decisioni definitive dell'UE sull'ulteriore sviluppo del suo SSQE non sono ancora state prese, ma la Commissione europea intende procedere rapidamente con l'attuazione, ossia già dal 2024. Per garantire uniformità nell'attuazione si dovrà verificare, appena sarà disponibile il progetto di legge dell'UE, in quale misura i corrispondenti articoli della legge sul CO<sub>2</sub> e dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> potranno entrare in vigore nei tempi previsti.

#### Cattura e stoccaggio di CO<sub>2</sub>

Per tenere conto delle tecnologie CCS nell'ambito dei singoli strumenti legislativi in materia di CO<sub>2</sub>, l'UFAM esamina come evitare doppi conteggi (p. es. nel caso di esportazioni di CO<sub>2</sub> verso siti di stoccaggio all'estero) e quali valori limite sono appropriati per eventuali emissioni di inquinanti in relazione alla cattura di CO<sub>2</sub>. A medio termine, i valori limite dovranno figurare nell'ordinanza del 16 dicembre 1985<sup>86</sup> contro l'inquinamento atmosferico; fino ad allora, i Cantoni possono fissare i propri valori limite. Dato che al momento manca la base costituzionale che consenta alla

<sup>86</sup> RS 814.318.142.1

Confederazione di disciplinare in maniera esaustiva le condotte di CO<sub>2</sub> (com'è il caso anche per gli impianti di stoccaggio geologico di CO<sub>2</sub> in Svizzera), la competenza al riguardo spetta ai Cantoni. Nel caso di progetti specifici d'interesse nazionale che prevedono la costruzione di una rete di gasdotti o di un impianto di stoccaggio di CO<sub>2</sub>, la Confederazione potrebbe intervenire in virtù dell'articolo 81 Cost. La Confederazione intende in ogni caso assumere una funzione di coordinamento, nella misura del possibile e secondo quanto auspicato dalle parti coinvolte.

### **Impegno di riduzione (esenzione dalla tassa sul CO<sub>2</sub>)**

I gestori di impianti che esercitano un'attività economica possono sottoscrivere un impegno di riduzione. Come già previsto nell'ambito della revisione totale, questa possibilità è estesa a determinati gestori di diritto pubblico. Com'era il caso in precedenza, i valori obiettivo dell'impegno di riduzione derivano da una convezione con la Confederazione, nella quale siano specificati tutti i provvedimenti economici. La convezione deve essere elaborata con una delle organizzazioni incaricate a questo scopo dalla Confederazione, che dispongono di esperti qualificati (pool di consulenti), e deve essere rinnovata senza interruzioni al termine della sua durata di dieci anni.

Nel contesto dell'impegno di riduzione, i gestori di impianti devono illustrare in modo credibile come intendono ridurre il più possibile, entro il 2040, l'utilizzo di combustibili fossili. Il piano di decarbonizzazione deve essere presentato entro tre anni dall'inizio dell'impegno di riduzione; in caso contrario l'impegno sarà espletato *pro rata temporis*. Il piano di decarbonizzazione può basarsi sulla tabella di marcia relativa allo zero netto, che tutte le aziende sono tenute a rispettare secondo il controprogetto indiretto all'iniziativa per i ghiacciai (art. 5 LOCl), ma deve comprendere solo i combustibili impiegati nell'impianto. Il nostro Collegio stabilisce i requisiti minimi dei piani di decarbonizzazione nell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>. Può autorizzare gli strumenti di pianificazione attuali, purché soddisfino le esigenze di completezza, grado di dettaglio e forma del piano. L'aggiornamento periodico del piano di decarbonizzazione ha lo scopo di prevedere, oltre all'indicazione delle misure già attuate, la verifica ricorrente della strategia di decarbonizzazione del gestore alla luce del continuo progresso tecnologico.

### **3.5.6 Provvedimenti all'estero**

La riduzione delle emissioni all'estero avviene innanzitutto attraverso l'obbligo di compensazione cui sono soggetti gli importatori di carburante. Se questo non dovesse bastare, in via sussidiaria la Confederazione può acquistare gli attestati internazionali necessari al raggiungimento degli obiettivi. A tale scopo le vostre Camere dovrebbero approvare dapprima un credito quadro. Dopodiché, l'attuazione sarebbe affidata all'UFAM. I provvedimenti all'estero possono inizialmente essere attuati solo attraverso trattati bilaterali secondo l'articolo 6 paragrafo 2 dell'Accordo sul clima (cfr. n. 3.1.8). La Svizzera ha nel frattempo sottoscritto simili accordi con nove Paesi<sup>87</sup>. I Paesi partner che approvano i provvedimenti svolgono un ruolo importante

<sup>87</sup> Accordi bilaterali per il clima. Consultabili all'indirizzo: [www.bafu.admin.ch](http://www.bafu.admin.ch) > Temi > Tema Clima > Informazioni per gli specialisti > Affari internazionali.

ai fini dell'attuazione, in particolare per evitare doppi conteggi delle riduzioni di emissioni. Il nostro Collegio precisa per via di ordinanza i requisiti che i provvedimenti all'estero devono soddisfare. L'UFAM rilascia attestati internazionali negoziabili per le riduzioni di emissioni o l'aumento della capacità di assorbimento dei pozzi di carbonio comprovabili, purché i progetti siano stati approvati. Nell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> sono elencati progetti e programmi all'estero, non ammessi in Svizzera.

## **4** **Commento ai singoli articoli**

### **4.1** **Legge sul CO<sub>2</sub> del 23 dicembre 2011**

#### **Capitolo 1: Disposizioni generali**

##### *Art. 1* **Scopo**

La nuova formulazione di questo articolo rispecchia i tre obiettivi dell'Accordo sul clima. Secondo il capoverso 1, la legge sul CO<sub>2</sub> deve contribuire a contenere l'aumento della temperatura del pianeta nettamente al di sotto dei 2 °C, limitandolo, per quanto possibile, a 1,5 °C (lett. a). Oltre a ridurre i gas serra, la legge sul CO<sub>2</sub> deve contribuire ad aumentare la capacità di adattamento agli effetti del cambiamento climatico (lett. b). In tal senso, si tratta anche di proteggere dalle conseguenze negative di tale cambiamento.

Il capoverso 2 elenca due misure destinate a contribuire in modo sostanziale al raggiungimento degli obiettivi di cui al capoverso 1. Occorre infatti ridurre le emissioni di gas serra in modo tale che non superino la capacità di assorbimento dei pozzi di carbonio (lett. a). Ciò significa che a lungo termine si persegue l'obiettivo di un saldo netto delle emissioni pari a zero.

Al contempo i flussi finanziari devono essere resi compatibili con lo sviluppo a basso tenore di emissioni auspicato e con l'aumento della resilienza (lett. b).

L'obiettivo del saldo netto pari a zero previsto nel capoverso 2 lettera a riguarda tutti i gas serra regolamentati a livello internazionale.

##### *Art. 2* **Definizioni**

Nella legge sul CO<sub>2</sub>, i termini «combustibili» e «carburanti» erano finora utilizzati solo in riferimento a combustibili e carburanti fossili. Con la presente revisione si parla spesso anche di combustibili e carburanti rinnovabili; per questo motivo è necessario che combustibili e carburanti fossili siano definiti come tali, sostituendo la nozione di «combustibili» con «combustibili fossili» e quella di «carburanti» con «carburanti fossili». L'allegato 11 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> stabilisce quali combustibili sono considerati fossili e sono quindi assoggettati alla tassa sul CO<sub>2</sub> secondo l'articolo 29.

Con la proroga della legge sul CO<sub>2</sub> decisa il 17 dicembre 2021 nell'ambito dell'iniziativa parlamentare 21.477, gli importatori di carburanti possono adempiere una parte del loro obbligo di compensazione anche con riduzioni conseguite all'estero. Al riguardo, d'ora in avanti vanno applicati i requisiti previsti dall'Accordo sul clima.

Per questo motivo il legislatore ha definito le nozioni di «attestati internazionali» (lett. f) e «certificati di riduzione delle emissioni» (lett. e). Per distinguerli dagli attestati internazionali, la legge contempla ora anche la definizione di «attestati nazionali» (lett. d). Alla lettera f si precisa inoltre che sono possibili anche aumenti della capacità di assorbimento dei pozzi di carbonio all'estero.

Alla lettera h è definita la «capacità di assorbimento dei pozzi di carbonio», in quanto la stessa assume un'importanza sempre maggiore. Per capacità di assorbimento dei pozzi di carbonio si intende la rimozione computabile di CO<sub>2</sub> dall'atmosfera e lo stoccaggio permanente in pozzi di carbonio. Il computo tiene conto degli standard internazionali e, in particolare, della misura in cui uno stoccaggio permanente può essere garantito. Le tecnologie CCS non sono considerate una rimozione di CO<sub>2</sub> dall'atmosfera, bensì una riduzione delle emissioni di gas serra. La definizione di stoccaggio permanente varia in base alla tecnologia e allo strumento.

La capacità di assorbimento dei pozzi è già presa in considerazione in virtù del diritto vigente per l'adempimento degli obiettivi fissati nella legge sul CO<sub>2</sub>. Con la revisione del 4 maggio 2022 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> il Consiglio federale ha inoltre autorizzato determinati progetti finalizzati alla compensazione tramite pozzi di assorbimento in Svizzera e all'estero. La menzione della capacità di assorbimento dei pozzi in vari articoli non costituisce quindi un cambiamento materiale.

Infine, alla lettera i è introdotta la nozione di «protezione del clima». La protezione del clima secondo la legge sul CO<sub>2</sub> comprende non solo l'aumento delle riduzioni delle emissioni e della capacità di assorbimento dei pozzi, ma anche la protezione dalle conseguenze dei cambiamenti climatici mediante l'adattamento allo stesso.

### *Art. 3*            Obiettivi di riduzione

Il capoverso 1 recepisce gli obiettivi che la Svizzera si è impegnata a raggiungere con la ratifica dell'Accordo sul clima e la trasmissione dell'obiettivo nazionale di riduzione al segretariato della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici. Entro il 2030 le emissioni di gas serra dovranno essere ridotte della metà rispetto a quelle del 1990 (lett. a). Nel periodo tra il 2021 e il 2030 le stesse dovranno diminuire in media di almeno il 35 per cento rispetto a quelle del 1990 (lett. b). L'obiettivo medio è importante in quanto garantisce una costante riduzione delle emissioni. Ai fini della protezione del clima sono importanti non solo le emissioni nell'anno di riferimento, ma anche la somma dei gas serra ancora emessi nel decennio precedente (compreso l'anno di riferimento). In tal modo è possibile anche colmare le lacune del passato. Secondo il capoverso 2, i provvedimenti devono essere sviluppati con l'obiettivo di conseguire la riduzione delle emissioni di gas serra soprattutto in Svizzera. Il Consiglio federale stabilirà la quota esatta di tale riduzione per via di ordinanza in modo da tenere conto delle incertezze relative all'andamento delle emissioni, alla domanda di mezzi di promozione e quindi all'efficacia dei provvedimenti, e per poter reagire a sviluppi imprevedibili come nuove fonti di emissione nel settore industriale o danni ai boschi dovuti a intemperie.

Come previsto dal diritto vigente, il Consiglio federale deve sottoporre per tempo all'Assemblea federale proposte sull'ulteriore sviluppo della politica climatica; in una prossima tappa, per il periodo successivo al 2030 (cpv. 4).

---

*Art. 3a* Emissioni di gas serra determinanti

Secondo il capoverso 1, sono determinanti le quantità di gas serra emesse in Svizzera. Il Consiglio federale designa i gas serra. Questa sua competenza, che nel testo in vigore figura nell'articolo sullo scopo, è ora inserita nel nuovo articolo 3a. Il capoverso 3 corrisponde al vigente articolo 3, capoverso 3<sup>bis</sup>.

Come previsto dal diritto vigente, ai fini del raggiungimento degli obiettivi entro il 2030 non sono prese in considerazione le emissioni del traffico aereo e navale internazionale (cpv. 2). Il nostro Collegio ha però già precisato che di queste emissioni si terrà conto ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di un saldo netto pari a zero entro il 2050.

*Art. 4 cpv. 1 e 5*

Il capoverso 1 tiene conto del fatto che all'articolo 3 figurano ora due obiettivi di riduzione nuovi. L'adattamento è puramente redazionale.

Il capoverso 5 introduce una nuova base legale che consente alla Confederazione di acquistare i certificati internazionali necessari al raggiungimento degli obiettivi, se gli altri provvedimenti si rivelano insufficienti. Sulla base del principio della legalità, una tale disposizione è necessaria quando la Confederazione deve intervenire per colmare una lacuna.

*Art. 5* Computo unico

L'articolo 5 prevede a livello di legge che le riduzioni delle emissioni o gli aumenti della capacità di assorbimento dei pozzi di carbonio la cui realizzazione può essere comprovata sono computabili solo una volta per l'adempimento degli obblighi previsti dalla presente legge. Conformemente all'Accordo sul clima, si previene così il doppio conteggio.

*Art. 6* Attestati internazionali

Gli attestati internazionali possono essere computati soltanto se soddisfano requisiti minimi (cpv. 1). Il Consiglio federale stabilisce per via di ordinanza i requisiti posti alle riduzioni di emissioni e agli aumenti della capacità di assorbimento dei pozzi conseguiti all'estero e computabili in Svizzera. I requisiti di cui al capoverso 2 corrispondono ai criteri di cui all'articolo 6 capoverso 2 del diritto vigente. Per sostegno dato dalla Svizzera di cui al capoverso 2 lettera a si intende non solo il sostegno dato dalla Confederazione, bensì anche quello offerto ad esempio da organizzazioni o imprese private.

Il nuovo capoverso 3 lettera a consente di escludere progetti internazionali di pozzi carbonio che non garantiscono uno stoccaggio permanente. Ne è un esempio il sequestro biologico del carbonio (ad es. nel bosco e nel suolo), per il quale, all'estero, sarebbe difficile dimostrare o garantire che sia immagazzinato in modo permanente. Restano invece consentite le riduzioni di emissioni e gli aumenti della capacità di assorbimento dei pozzi di carbonio conseguiti con lo stoccaggio di carbonio nel sotto-suolo o in materiali da costruzione non organici.

Il nuovo capoverso 3 lettera b consente di attuare le decisioni di Glasgow, che prevedono ulteriori contributi a favore del clima e dell'adattamento nei Paesi in sviluppo. Nel quadro del meccanismo multilaterale di cui all'articolo 6 paragrafo 4 dell'Accordo sul clima il 2 per cento della riduzione di emissioni trasferita deve essere accantonato a favore del clima e il 5 per cento deve essere per esempio messo a disposizione del fondo di adattamento della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici. Le Parti sono tenute ad applicare questa regola anche nell'ambito di accordi bilaterali in virtù dell'articolo 6 paragrafo 2 dell'Accordo. La lettera b conferisce al Consiglio federale la competenza di tenere conto di queste disposizioni internazionali al momento del rilascio degli attestati internazionali.

La modifica della rubrica e della frase introduttiva del capoverso 2 è di natura redazionale.

#### *Art. 7* Attestati nazionali

Il Consiglio federale stabilisce per via di ordinanza i requisiti per il rilascio di attestati nazionali (cpv. 1). In Svizzera continueranno a essere ammessi progetti per il sequestro biologico (ad es. nel bosco, nei prodotti del legno e nel suolo), contrariamente a quanto previsto per i progetti all'estero (cfr. art. 6). I requisiti riguardanti lo stoccaggio permanente di carbonio sono precisati nell'ordinanza.

Il vigente capoverso 2 è abrogato. Vista l'evoluzione internazionale, viene a cadere l'opzione di non equiparare gli attestati nazionali ai diritti di emissione o ai certificati di riduzione delle emissioni risalenti al periodo di Kyoto.

#### *Art. 8a* Deroghe per la difesa nazionale

In quanto lo esiga la difesa nazionale, il Consiglio federale disciplina, per via di ordinanza, le deroghe alla legge. Ad esempio, l'obbligo di miscelare carburanti rinnovabili ai carburanti fossili per l'aviazione dovrebbe poter tenere conto di eventuali limiti tecnici dei sistemi dell'aviazione militare. Allo stesso modo, secondo la legge federale del 17 giugno 2016<sup>88</sup> sull'approvvigionamento economico del Paese (LAP), il Consiglio federale può prevedere deroghe all'obbligo di immissione in libero commercio di carburanti rinnovabili e di miscelazione con tali carburanti se, una situazione di penuria grave impone di ricorrere a carburanti e combustibili fossili delle scorte obbligatorie.

## **Capitolo 2: Provvedimenti tecnici per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>**

### **Sezione 1: Per gli edifici**

#### *Art. 9 cpv. 1<sup>bis</sup>, 3 e 4*

Con il capoverso 1<sup>bis</sup> si segnala ai Cantoni che per costruzioni nuove sostitutive esemplari dal punto di vista energetico e per edifici sottoposti a risanamenti energetici importanti possono concedere incentivi che consentono uno sfruttamento supplementare del fondo. La revisione totale della legge sul CO<sub>2</sub>, che è stata respinta in votazione

popolare, prevedeva un bonus massimo del 30 per cento. La formulazione aperta tiene conto del fatto che alcuni Cantoni hanno già sancito a livello di legge incentivi in tal senso. La definizione degli incentivi deve essere lasciata ai Cantoni, affinché non si creino differenze rispetto alle disposizioni cantonali in vigore. La Confederazione parte dal principio che i Cantoni terranno anche conto del bilancio energetico complessivo nel quadro della definizione degli standard applicabili agli edifici.

Per migliorare la base di dati riguardanti il parco immobiliare, il Registro federale degli edifici e delle abitazioni (REA) di cui all'articolo 10 capoverso 3<sup>bis</sup> della legge del 9 ottobre 1992<sup>89</sup> sulla statistica federale è completato (cpv. 3). Nel caso delle costruzioni nuove (che comprendono anche le costruzioni nuove sostitutive) o della sostituzione degli impianti di produzione di calore per il riscaldamento e l'acqua calda nelle costruzioni esistenti, le autorità preposte al rilascio delle autorizzazioni edilizie devono registrare le informazioni importanti nel REA. Le informazioni da inserirvi comprendono, ad esempio, per ogni edificio informazioni sulla fonte energetica utilizzata e sulla potenza nominale del sistema di generazione di calore sostituito e di quello nuovo, compresa la data di sostituzione. Il Consiglio federale disciplina le informazioni da registrare.

Secondo il capoverso 4, i Cantoni prevedono l'obbligo di notificare la sostituzione dell'impianto di riscaldamento, poiché altrimenti non dispongono o dispongono soltanto in misura limitata di dati sullo stato degli impianti installati. I Cantoni che già oggi prevedono l'obbligo di autorizzazione soddisfano senza dubbio questo requisito.

All'obbligo di notifica non sottostà, in particolare, la sostituzione dell'impianto di riscaldamento in infrastrutture classificate secondo l'ordinanza del 4 luglio 2007<sup>90</sup> sulla protezione delle informazioni o protette secondo gli articoli 1 e 2 dell'ordinanza del 2 maggio 1990<sup>91</sup> concernente la protezione delle opere militari.

## Sezione 2: Per i veicoli

### Art. 10 Valori obiettivo

Il nuovo capoverso 1 fissa valori obiettivo più severi in materia di CO<sub>2</sub> per le automobili, gli autofurgoni e i trattori a sella leggeri; si applicheranno a partire dal 2025 e sostituiscono gli obiettivi della legge in vigore che prevedono 130 g CO<sub>2</sub>/km entro il 2015 e 95 g CO<sub>2</sub>/km entro il 2020 (attuale cpv. 1) per le automobili e 147 g CO<sub>2</sub>/km (attuale cpv. 2) per gli autofurgoni e i trattori a sella leggeri. Le riduzioni sono definite in percentuale rispetto al valore di base determinante nell'UE per il 2021. Si presume che l'UE pubblicherà i valori obiettivo assoluti, in grammi per chilometro (g CO<sub>2</sub>/km), per il periodo 2025–2030 alla fine del 2022. Questi valori sono calcolati sulla base dei valori obiettivo di 95 e 147 g/km, dei dati del parco veicoli rilevati mediante la procedura di prova per veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale («Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure», WLTP) e il sistema di misurazione del consumo di carburante («New European Driving Cycle», NEDC) per

<sup>89</sup> RS 431.01

<sup>90</sup> RS 510.411

<sup>91</sup> RS 510.518.1

il 2020 e sulla base di ulteriori dati del parco veicoli nuovi del 2021. In Svizzera devono valere gli stessi valori obiettivo assoluti di CO<sub>2</sub>, in grammi al chilometro, validi nell'UE. Non appena saranno noti i valori obiettivo concreti, il Consiglio federale potrà precizarli nelle disposizioni di esecuzione della presente legge.

Il capoverso 2 prescrive i nuovi valori obiettivo per le emissioni di CO<sub>2</sub> di veicoli pesanti nonché le riduzioni percentuali che devono essere realizzate rispetto al valore di base determinante nell'UE. Questo valore si fonda sul valore delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti omologati per la prima volta nell'UE nel periodo compreso tra il 1° luglio 2019 e il 30 giugno 2020. I valori obiettivo assoluti sono dunque identici a quelli dell'UE. Non appena il valore di base concreto nell'UE – che avrebbe dovuto essere pubblicato nell'aprile 2021 – sarà noto, il Consiglio federale potrà precizarlo nelle disposizioni d'esecuzione della presente legge.

Il capoverso 3, come già il vigente articolo 10a capoverso 1, assegna al Consiglio federale la competenza di prevedere obiettivi intermedi oltre ai valori obiettivo. Questa disposizione è trasferita nell'articolo pertinente dal punto di vista tematico, ossia nell'articolo che disciplina le emissioni medie di CO<sub>2</sub> di tutti i veicoli che vengono messi in circolazione per la prima volta in un anno specifico.

Il capoverso 4 autorizza il Consiglio federale a stabilire per via di ordinanza a quali automobili, autofurgoni, trattori a sella leggeri e veicoli pesanti si applicano i valori obiettivo. Gli assegna altresì la competenza di definire disposizioni derogatorie, come previsto dall'articolo 10a capoverso 3 in vigore. In questo ambito il Consiglio federale terrà conto delle norme dell'UE che, attualmente, considerano veicoli pesanti anche autocarri e trattori stradali con una configurazione 6x2 (sei ruote, di cui due motrici) senza limite di peso massimo e quelli con una configurazione 4x2 (quattro ruote, di cui due motrici) e un peso massimo superiore a 16 tonnellate. Secondo la normativa UE non sono considerati veicoli pesanti tutti i veicoli con più di tre assi e più di un asse motore. Presumibilmente nel 2023, la Commissione europea verificherà se estendere la normativa dei valori obiettivo ad altre categorie di veicoli. Spetterà al Consiglio federale stabilire se introdurre tale estensione anche in Svizzera. Il capoverso 4 autorizza inoltre il Consiglio federale a definire il metodo da applicare per determinare le emissioni di CO<sub>2</sub>. Per il calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri è attualmente impiegato il metodo WLTP; per i veicoli pesanti il cosiddetto procedimento di simulazione VECTO («Vehicle Energy Consumption Calculation Tool») secondo il regolamento (UE) 2017/2400.

Qualora lo scarto tra le emissioni misurate in condizioni di guida reali e i valori di CO<sub>2</sub> definiti secondo il procedimento standard applicabile dovesse aumentare, verrebbero disattesi i valori obiettivo previsti nella legge sul CO<sub>2</sub>. Alla stessa stregua dell'UE, che segue tali sviluppi, informa l'opinione pubblica in proposito e formula proposte sul modo per evitare un aumento di tale scarto, il Consiglio federale deve poter adeguare i valori obiettivo, il calcolo dei singoli obiettivi o le relative emissioni di CO<sub>2</sub>. Questa competenza gli è attribuita con il nuovo capoverso 5.

L'attuale capoverso 3 è spostato e introdotto come capoverso 1 nell'articolo 11. L'attuale capoverso 4 è abrogato, dal momento che il passaggio al metodo di misurazione WLTP non incide sugli obiettivi di riduzione percentuali applicabili a partire dal 2025, basati su un valore di base determinante nell'UE.

### *Art. 11* Obiettivo individuale

L'obbligo sancito nel vigente capoverso 3 dell'articolo 10, secondo cui gli importatori e i produttori, per raggiungere i valori obiettivo in base all'articolo 10, devono limitare conformemente a un obiettivo individuale le emissioni medie di CO<sub>2</sub> dei loro veicoli messi in circolazione per la prima volta durante l'anno di riferimento, è spostato nel capoverso 1 dell'articolo 11. Il rispetto degli obiettivi è verificato ogni anno per tutti i parchi veicoli nuovi. Il verbo «limitare» indica che anche gli importatori le cui emissioni provenienti dal parco veicoli sono già basse devono in linea di massima rispettare i loro obiettivi.

Come previsto dal diritto vigente, il Consiglio federale stabilisce il metodo di calcolo dell'obiettivo individuale per il parco veicoli nuovi dei singoli importatori e costruttori; il capoverso 2 riprende l'attuale capoverso 1 con modifiche di natura redazionale. Il capoverso 3 riprende l'attuale capoverso 2 e stabilisce esplicitamente che l'obiettivo individuale si basa sui valori obiettivo di cui all'articolo 10. Al capoverso 3 lettera a è apportata una rettifica materiale eliminando il termine «innovazioni ecologiche». Queste innovazioni non rivestono alcun ruolo nel calcolo dell'obiettivo individuale, mentre sono rilevanti per il calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli e possono continuare ad essere prese in considerazione sulla base dell'articolo 12 capoverso 2 come pure dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>. La sostituzione del termine «peso a vuoto» con l'espressione più generica di «peso» tiene conto della nuova unità di misura «massa di prova» che sarà applicata nell'UE a partire dal 2025 per automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri. Alla lettera a è inoltre aggiunto il «carico utile» quale esempio di variabile determinante nel calcolo dell'obiettivo individuale per i veicoli pesanti.

La disposizione secondo cui le tre categorie di veicoli, che ora comprendono anche i veicoli pesanti, costituiscono ciascuna un parco veicoli nuovo distinto figura ora nel capoverso 4 (attualmente nel cpv. 1). Il capoverso 5 concernente le automobili, gli autofurgoni e i trattori a sella leggeri corrisponde all'attuale capoverso 4. È però precisato a livello redazionale e completato con l'aggiunta dei veicoli pesanti, considerati un parco veicoli a partire da due veicoli messi per la prima volta in circolazione in un determinato anno. L'attuale capoverso 3 relativo ai raggruppamenti di emissioni è modificato a livello redazionale e spostato nel nuovo capoverso 6.

### *Art. 12* Calcolo dell'obiettivo individuale e delle emissioni medie di CO<sub>2</sub>

Al capoverso 1 è introdotta l'abbreviazione dell'Ufficio federale dell'energia, UFE. Per il resto, il testo corrisponde all'attuale capoverso 1.

Il capoverso 2 è adeguato, in particolare, a seguito della prevista sostituzione dell'approvazione del tipo con il certificato elettronico di conformità («Certificate of Conformity», COC) nell'ambito dell'omologazione. Vi sono precisati i requisiti riguardanti i documenti da presentare; in particolare, devono figurarvi i valori di emissione misurati secondo il metodo WLTP o VECTO e il peso secondo il diritto svizzero o europeo in materia di veicoli. Le autorità esecutive devono inoltre poter rifiutare i documenti che pur contenendo i dati richiesti, sono inaffidabili per altri motivi.

La competenza del Consiglio federale, finora disciplinata nel capoverso 2, di stabilire un livello di emissioni forfettario se le informazioni non sono fornite entro un determinato termine, è trasferita nel capoverso 3. L'attuale capoverso 3 è abrogato, in

quanto ridondante con il nuovo capoverso 4 il cui contenuto figura nel vigente articolo 10a capoverso 2. Esso attribuisce al Consiglio federale la competenza di concedere a importatori e costruttori, in caso di introduzione di nuovi valori obiettivo, agevolazioni per il calcolo dell'obiettivo individuale da raggiungere. Per le automobili, tuttavia, queste agevolazioni potranno essere concesse soltanto fino a quando saranno previste anche dall'UE. A partire dal 2025, le norme UE prevedono per i veicoli molto efficienti obiettivi riguardanti le quote di mercato; se superate, sono previste agevolazioni affinché gli obiettivi siano rispettati.

Le norme dell'UE non prevedono più il conteggio multiplo dei veicoli molto efficienti (i cosiddetti *super credits*) e l'esclusione parziale dal calcolo delle emissioni medie di CO<sub>2</sub> (il cosiddetto «phasing-in») dei veicoli che producono la maggiore quantità di emissioni.

#### *Art. 13 cpv. 1 e 3*

Alla lettera a del capoverso 1 sono definiti gli importi delle sanzioni per automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri a partire dal 2025. Gli importi non più applicati per gli anni antecedenti al 2019 vengono rimossi.

Nella lettera b sono definiti gli importi delle sanzioni in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo per i veicoli pesanti. Diversamente da quella prevista per automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri, la sanzione è determinata sulla base del valore medio del parco veicoli, espressa in grammi di CO<sub>2</sub> per ogni tonnellata-chilometro anziché per ogni chilometro, il che implica che si tenga conto della capacità di trasporto di questi veicoli.

Nel capoverso 3 sono apportate modifiche di carattere redazionale.

#### *Art 13a* Pubblicazione

Il nuovo articolo 13a stabilisce le informazioni che il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) pubblica annualmente concernenti l'attuazione dei provvedimenti relativi alle automobili, agli autofurgoni e ai trattori a sella leggeri. I dati riguardanti questi veicoli sono già pubblicati anche oggi sulla base di una decisione giudiziaria.

#### *Art. 13b* Rapporto e proposte per un'ulteriore riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>

Il nuovo articolo corrisponde ampiamente al vigente articolo 10b. Nel capoverso 1 lettera a, l'anno di presentazione del primo rapporto sul raggiungimento degli obiettivi per le automobili, gli autofurgoni e i trattori a sella leggeri è aggiornato al 2025. Per quanto concerne i veicoli pesanti, il primo rapporto è previsto nel 2028 (lett. b), dal momento che, verosimilmente, questo provvedimento non sarà attuato prima del 2025. Nel capoverso 2, l'obbligo del Consiglio federale di sottoporre al Parlamento proposte per ulteriori riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli è aggiornato e riguarda il periodo successivo al 2030. In questo contesto occorre tenere in considerazione gli sviluppi nell'UE, in particolare in relazione al pacchetto di riforme «Fit for 55».

### Capitolo 3: Pozzi di carbonio

#### Art. 14

L'articolo 14 è abrogato. Le prestazioni fornite dai pozzi di carbonio sono ora disciplinate negli articoli 2 (Definizioni), 5 (Computo unico), 6 (Attestati internazionali) e 7 (Attestati nazionali).

### Capitolo 4: Scambio di quote di emissioni e compensazione

#### Sezione 1: Sistema di scambio di quote di emissioni

##### Art. 15 Partecipazione su richiesta

In futuro, la condizione per partecipare al SSQE su richiesta sarà soltanto la potenza termica totale. L'ulteriore presupposto, ossia l'appartenenza degli impianti a una determinata categoria (all. 7 della vigente ordinanza sul CO<sub>2</sub>), decade; il capoverso 3 è quindi abrogato. Il Consiglio federale determina la potenza termica totale minima (cpv. 1), tenendo conto, tra le altre cose, della quantità di gas serra fossili che possono essere emessi quando l'impianto è a pieno regime. Il valore limite è attualmente fissato a 10 MW (art. 42 cpv. 2 ordinanza sul CO<sub>2</sub>).

Nel capoverso 2 il termine «emissioni» è sostituito da «emissioni di gas serra».

##### Art. 16a cpv. 2 lett. b

La versione tedesca del capoverso 2 lettera b è uniformata sul piano redazionale alle altre disposizioni.

##### Art. 18 cpv. 2 e 3

Il capoverso 2 è oggetto di un adeguamento redazionale. Sulla base dell'Accordo con l'UE sul collegamento dei sistemi di scambio di quote di emissioni<sup>92</sup>, i due sistemi devono continuare ad essere sviluppati in modo equivalente (principio di equivalenza). Nell'ambito di questo processo, il Consiglio federale ha la possibilità, ma non più l'obbligo, di riservare diritti di emissione e metterli a disposizione di partecipanti al SSQE, sia nuovi che in forte crescita. Può così tenere conto delle norme dell'UE comparabili (cpv. 3).

##### Art. 19 Rilascio di diritti di emissione per impianti

Il capoverso 1 resta invariato. Nell'ambito dell'ulteriore sviluppo del SSQE per gli impianti non è ancora stato stabilito in quale misura, in futuro, i diritti di emissione saranno assegnati a titolo gratuito. I capoversi 2, 3 e 5 sono riformulati affinché il Consiglio federale possa tener conto delle norme comparabili dell'Unione europea. Nell'ambito del pacchetto di riforme «Fit for 55», ad esempio, l'Unione europea prevede di ridurre gradualmente l'assegnazione gratuita per determinati settori e per

<sup>92</sup> RS 0.814.011.268

beni la cui produzione non rischia di essere trasferita all'estero, oppure di vincolare l'assegnazione all'attuazione delle raccomandazioni formulate a seguito degli audit energetici.

Nel capoverso 4 è stata inserita la precisazione secondo cui, analogamente a quanto disposto dall'UE, nessun diritto è assegnato a titolo gratuito né per la produzione e l'utilizzo di energia elettrica né per l'esercizio di impianti per la cattura delle emissioni di CO<sub>2</sub>, il loro trasporto e il loro assorbimento da parte dei pozzi di carbonio (CCS).

La formulazione del capoverso 6 è uniformata.

#### *Art. 19a* Rilascio di diritti di emissione per aeromobili

Il capoverso 1 resta invariato. Nell'ambito dell'ulteriore sviluppo del SSQE nel settore del traffico aereo non è ancora stato stabilito in quale misura, in futuro, i diritti di emissione saranno assegnati a titolo gratuito. I capoversi 2 e 3 sono riformulati affinché il Consiglio federale possa tener conto delle norme comparabili dell'Unione europea. Gli operatori di aeromobili che partecipano al SSQE svizzero beneficiano dell'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione in base ai dati relativi alle tonnellate-chilometro rilevati nel 2018. L'adeguamento nel capoverso 3 attribuisce al Consiglio federale la competenza di stabilire l'anno di riferimento per i dati sulle tonnellate-chilometro. Al riguardo il Consiglio federale tiene conto delle norme dell'UE. La formulazione del capoverso 4 è uniformata.

### **Sezione 3: Compensazione per i carburanti**

#### *Art. 26*

L'attuale articolo 26 è abrogato e il suo contenuto regolamentato negli articoli 28b e 28c.

#### *Art. 27*

L'attuale articolo 27 è abrogato e il suo contenuto regolamentato nell'articolo 28b.

#### *Art. 28*

L'attuale articolo 28 è abrogato e il suo contenuto regolamentato nell'articolo 28e.

### **Capitolo 4a: Misure in relazione ai carburanti fossili**

#### **Sezione 1:**

#### **Obbligo di compensazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei carburanti fossili**

#### *Art. 28b* Obbligo di compensazione

L'articolo 28b corrisponde all'attuale articolo 26 e viene integrato o precisato in modo puntuale.

Il capoverso 2 stabilisce espressamente che non sottostanno all'obbligo di compensazione i carburanti fossili esonerati dall'imposta sugli oli minerali o assoggettati a

un'aliquota di favore e tassati di conseguenza. Ne sono un esempio i carburanti per l'aviazione impiegati per il traffico aereo internazionale. Questa disposizione riflette la prassi attuale.

Come previsto dal diritto vigente, il Consiglio federale può escludere dall'obbligo di compensazione l'immissione di piccole quantità di carburanti fossili (cpv. 3). Le persone assoggettate all'obbligo di compensazione possono associarsi in raggruppamenti (cpv. 4). Il raggruppamento ha gli stessi diritti e obblighi della singola persona assoggettata all'obbligo di pagare l'imposta.

*Art. 28c*      Quota delle emissioni da compensare e aumento massimo a titolo di compensazione

Per motivi di chiarezza, l'aliquota di compensazione attualmente disciplinata nell'articolo 26 è ora oggetto di un articolo dedicato. Il capoverso 1 fissa per le emissioni di CO<sub>2</sub> generate dal traffico la quota percentuale che deve essere compensata (aliquota di compensazione), aumentando il tetto massimo dell'aliquota rispetto alla legge vigente dal 40 al 90 per cento. Affinché l'aliquota di compensazione possa all'occorrenza essere adeguata a seconda dello scarto rispetto all'obiettivo o dell'andamento delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dai trasporti, la legge delega al Consiglio federale la competenza di aumentare l'aliquota di compensazione entro determinati limiti e, inoltre, di definire la quota di compensazione da realizzare in Svizzera e all'estero (cpv. 2). La possibilità di fissare l'aliquota di compensazione anche in base alle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dai trasporti è già stata introdotta dal Parlamento con la proroga della legge sul CO<sub>2</sub> nel quadro dell'attuazione dell'iniziativa parlamentare 21.477 della CAPTE-N.

I costi generati dall'obbligo di compensazione possono continuare a essere riversati sui consumatori fino a un importo massimo di 5 centesimi per litro di carburante (cpv. 3). Questi costi includono i costi diretti risultanti dall'acquisto di attestati nonché eventuali costi sostenuti dai soggetti tenuti all'obbligo di compensazione per lo sviluppo di progetti. Non sono inclusi il pagamento delle sanzioni secondo l'articolo 28e o i costi non direttamente legati agli attestati (misure di marketing ecc.).

*Art. 28d*      Rapporto

Come previsto dal diritto vigente, gli importatori di carburanti sono tenuti a presentare alla Confederazione un rapporto sui costi (lett. a) e sulla maggiorazione del prezzo alla pompa a titolo di compensazione (lett. b).

Inoltre, coloro che sono soggetti all'obbligo di compensazione secondo l'articolo 28b capoverso 1 presentano rapporto sulle quantità totali di carburanti rinnovabili o sintetici rinnovabili per l'aviazione che sono aggiunti ai carburanti fossili e sono assoggettati all'imposta sugli oli minerali (lett. c). L'obbligo di presentare rapporto deriva dall'obbligo di compensare le emissioni di CO<sub>2</sub> generate dai combustibili fossili utilizzati per i rifornimenti nell'aviazione e soggetti all'imposta sugli oli minerali.

*Art. 28e* Sanzioni

Qualora una persona soggetta all'obbligo di compensazione di cui all'articolo 28*b* capoverso 1 non adempia l'obbligo di compensazione, per ogni tonnellata di CO<sub>2</sub> non compensata dovrà versare un importo di 160 franchi per tonnellata di CO<sub>2</sub> (lett. a). Inoltre, l'anno successivo dovrà restituire una quantità equivalente di attestati, che possono essere nazionali o internazionali (lett. b).

**Sezione 2: Obbligo di immettere carburanti rinnovabili in libero consumo***Art. 28f* Obbligo di immissione

L'articolo 28*f* stabilisce che le persone assoggettate all'obbligo di pagare l'imposta secondo l'articolo 9 LIOm che immettono carburanti fossili in libero consumo destinati al traffico stradale devono immettere in Svizzera anche una determinata quota di carburanti rinnovabili sempre da utilizzare nel traffico stradale (cpv. 1). L'espressione traffico stradale include anche il traffico stradale agricolo. Con l'obbligo di immissione, una parte delle emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dal traffico stradale deve essere ridotta utilizzando carburanti rinnovabili. Questo obbligo si aggiunge all'obbligo di compensazione secondo l'articolo 28*b*. I carburanti rinnovabili devono soddisfare i requisiti di cui all'articolo 35*d* LPAmb (cpv. 2). Possono essere computati per l'adempimento dell'obbligo di immissione sia i carburanti segregati che i carburanti in equilibrio di massa.

Il Consiglio federale può esentare dall'obbligo di immissione chi immette in libero consumo piccole quantità di carburanti fossili (cpv. 3). La quantità sarà precisata nelle disposizioni d'esecuzione e si orienterà al valore soglia previsto per l'obbligo di compensazione, pari a 1000 tonnellate di CO<sub>2</sub> all'anno generate dall'utilizzazione energetica dei carburanti (cfr. art. 87 cpv. 1 ordinanza sul CO<sub>2</sub>).

Le persone tenute a immettere carburanti rinnovabili in libero consumo possono associarsi in raggruppamenti per adempiere tale obbligo (cpv. 4). I raggruppamenti hanno gli stessi diritti e obblighi della singola persona assoggettata all'obbligo di pagare l'imposta.

Se sono immessi carburanti rinnovabili in eccesso rispetto alla quantità prescritta dal Consiglio federale per via di ordinanza, le riduzioni supplementari conseguite in termini di emissioni sono computate per l'adempimento dell'obbligo di compensazione senza che l'UFAM rilasci attestati nazionali (cpv. 5). Un progetto di compensazione non richiede pertanto un'apposita notifica. I carburanti rinnovabili possono essere computati per l'adempimento dell'obbligo di compensazione solo quando è stato soddisfatto l'obbligo di immissione.

*Art. 28g* Quota dei carburanti rinnovabili da immettere

Il Consiglio federale fissa la quota dei carburanti rinnovabili da immettere in libero consumo; essa è compresa tra il 5 e il 10 per cento (cpv. 1). La percentuale è stabilita in funzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate nella circolazione stradale dall'utilizzazione dei carburanti fossili immessi in libero consumo (cpv. 2). I carburanti rinnova-

bili non possono essere computati contemporaneamente per l'adempimento degli obblighi di cui agli articoli 28b e 28f o 28j. Per tracciarne l'impiego e la provenienza, è previsto un registro delle garanzie di origine per i combustibili rinnovabili.

#### *Art. 28h* Rapporto

Chi immette carburanti è tenuto a una maggiore trasparenza, analogamente all'obbligo di compensazione. Gli importatori devono pertanto informare la Confederazione in merito alla quantità di carburanti immessi in libero consumo (lett. a), ai costi generati dall'immissione dei carburanti rinnovabili (lett. b) e anche all'aumento medio annuo applicato ai prezzi alla pompa per il finanziamento dei carburanti rinnovabili (lett. c).

#### *Art. 28i* Sanzioni

Qualora una persona di cui all'articolo 28f immetta un quantitativo di carburanti rinnovabili inferiore a quanto sarebbe necessario per adempiere l'obbligo d'immissione, per la risultante mancata riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dovrà versare un importo di 320 franchi per tonnellata (lett. a). Inoltre, l'anno successivo dovrà restituire una quantità equivalente di attestati nazionali o internazionali (lett. b).

### **Sezione 3: Obbligo di miscelare carburanti rinnovabili al cherosene**

#### *Art. 28j* Obbligo di miscelazione

I fornitori di carburanti per l'aviazione che vendono cherosene per il rifornimento sono d'ora in avanti tenuti a miscelare al cherosene (carburante fossile per l'aviazione) una determinata quantità di carburanti rinnovabili o sintetici rinnovabili per l'aviazione (cpv. 1). Il cherosene è considerato venduto per il rifornimento non all'atto della stipula del contratto, bensì al momento del rifornimento di aeromobili ed elicotteri, quando la merce passa al consumatore.

La quota di miscelazione, che secondo l'articolo 28k capoverso 2 può comprendere una quota minima di carburanti sintetici rinnovabili (sottoquota), deve essere rispettata nell'arco dell'anno civile e per il totale delle tonnellate di cherosene vendute per il rifornimento in Svizzera (cpv. 3 lett. a). La quantità necessaria di carburanti rinnovabili e sintetici rinnovabili per l'aviazione è calcolata in base alla quantità di cherosene venduta all'anno per il rifornimento. Le quantità saranno verosimilmente indicate in tonnellate. L'obbligo di compensazione è ritenuto soddisfatto se si dimostra che, conformemente alla quota di miscelazione e all'eventuale sottoquota, è stata venduta per il rifornimento una sufficiente quantità di carburanti rinnovabili o sintetici rinnovabili per l'aviazione.

Gli operatori di aeromobili che importano direttamente cherosene per il consumo proprio e non lo acquistano da un fornitore sono anch'essi soggetti all'obbligo di miscelazione (cpv. 2). La quota di miscelazione e l'eventuale sottoquota devono essere rispettate nell'arco dell'anno civile e per l'intera quantità di cherosene importata per il consumo proprio (cpv. 3 lett. b). Sono computabili per l'adempimento dell'obbligo relativo alla quota di miscelazione i carburanti rinnovabili e sintetici rinnovabili per l'aviazione prodotti in Svizzera o all'estero. I gestori di aeromobili che rivendono il

cherosene importato direttamente sono considerati fornitori di carburanti per l'aviazione (cpv. 1).

Per soddisfare l'obbligo di miscelazione i fornitori di carburanti per l'aviazione e gli operatori di aeromobili possono associarsi in raggruppamenti. Il raggruppamento ha gli stessi diritti e obblighi del singolo fornitore o operatore e deve, ad esempio, segnalare alla Confederazione un rappresentante come destinatario delle decisioni (cpv. 4).

#### *Art. 28k* Quota di miscelazione

Il Consiglio federale è autorizzato a definire i requisiti applicabili ai carburanti rinnovabili per l'aviazione. Stabilisce quali carburanti per l'aviazione prodotti in Svizzera o all'estero sono considerati rinnovabili o sintetici rinnovabili e quali requisiti minimi devono soddisfare. Può fissare requisiti più severi delle esigenze ecologiche di cui all'articolo 35d LPAmb, ma in ogni caso si ispira all'iniziativa «ReFuelEU Aviation». Ciò consente tra l'altro di computare per l'adempimento della quota di miscelazione una riduzione delle emissioni di gas serra più elevata rispetto a quella riguardante l'obbligo di immissione. Il Consiglio federale stabilisce inoltre la quota di miscelazione (cpv. 1), la quale può comprendere una quota minima di carburanti sintetici rinnovabili per l'aviazione (sottoquota). Nel determinare la quota il Consiglio federale tiene conto degli sviluppi e delle normative internazionali, in particolare quelle dell'Unione europea (cpv. 2). La Commissione europea intende fissare la quota di miscelazione e la sottoquota ogni cinque anni. Propone una quota di miscelazione di carburanti rinnovabili per l'aviazione del 2 per cento a partire dal 2025 e del 5 per cento a partire dal 2030, con una quota minima di carburanti sintetici rinnovabili pari allo 0,7 per cento. Per evitare doppi conteggi, i carburanti rinnovabili non possono essere computati anche per l'adempimento degli obblighi di cui agli articoli 28b, 28f e 28j.

#### *Art. 28l* Provvedimenti nei confronti degli operatori di aeromobili

Se, ad esempio sulla base di dati statistici o informazioni dell'UE, vi è il sospetto che venga praticato il «tankering», ossia che le compagnie aeree si riforniscono di più cherosene del necessario in luoghi in cui il carburante è reperibile a condizioni migliori (ad esempio perché non è previsto alcun obbligo di miscelazione), il Consiglio federale può prevedere provvedimenti adeguati nei confronti degli operatori di aeromobili. Tra l'altro potrebbe introdurre l'obbligo di presentare rapporto sui carburanti per l'aviazione consumati annualmente per i voli in partenza dalla Svizzera ed effettivamente acquistati in Svizzera per il rifornimento, al fine di valutare se la pratica del «tankering» determina nel nostro Paese il mancato rispetto dell'obbligo di miscelazione.

#### *Art. 28m* Rapporto

I fornitori di carburanti per l'aviazione e gli operatori di aeromobili che importano cherosene per il consumo proprio devono presentare ogni anno all'UFAM un rapporto sull'adempimento dell'obbligo di miscelazione. Devono illustrare se e in che modo la quota di miscelazione è stata rispettata in relazione ai carburanti per l'aviazione venduti l'anno precedente per il rifornimento o importati per il consumo proprio (lett. a).

Anche gli operatori di aeromobili che importano direttamente il cherosene per il consumo proprio vi sono tenuti, a prescindere da un'eventuale contabilizzazione interna. Per poter dimostrare il rispetto della quota di miscelazione, è previsto un registro delle garanzie di origine per i carburanti rinnovabili.

Per motivi di trasparenza, la Confederazione deve essere informata in merito ai costi dei carburanti rinnovabili e sintetici rinnovabili per l'aviazione che i fornitori di carburanti per l'aviazione e gli operatori di aeromobili hanno sostenuto l'anno precedente per la miscelazione (lett. b).

#### *Art. 28n* Sanzioni

Qualora un fornitore di carburanti per l'aviazione o un operatore di aeromobili misceli una quantità troppo bassa di carburanti rinnovabili o sintetici rinnovabili per l'aviazione, non rispettando dunque la quota di miscelazione o la quota minima stabilita in un anno civile, per ogni tonnellata di CO<sub>2</sub> generata dalla mancata miscelazione dovrà versare un importo di 600 franchi (cpv. 1 lett. a). Attualmente, questo importo corrisponde all'incirca ai costi supplementari dei carburanti rinnovabili per l'aviazione rispetto al cherosene. La sanzione è calcolata utilizzando il fattore di emissione previsto per il cherosene e stabilito nell'allegato 10 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> (cpv. 2). Un'eventuale quota minima di carburanti sintetici rinnovabili per l'aviazione non può essere compensata miscelando al cherosene una quota più elevata di carburanti rinnovabili.

Inoltre, l'anno successivo, il fornitore di carburanti per l'aviazione dovrà miscelare al cherosene una quantità di carburanti rinnovabili o sintetici rinnovabili per l'aviazione supplementare rispetto alla quota di miscelazione stabilita (cpv. 1 lett. b). La differenza corrisponde di norma ai quantitativi mancanti dell'anno precedente. Il Consiglio federale può prevedere quantità inferiori per tenere conto della situazione del mercato, qualora si dimostri che non sono disponibili carburanti rinnovabili e sintetici rinnovabili per l'aviazione nella quantità richiesta (cpv. 3).

## **Capitolo 5: Tassa sul CO<sub>2</sub>**

### **Sezione 2:**

#### **Restituzione della tassa sul CO<sub>2</sub> ai gestori che si impegnano a ridurre le emissioni di gas serra**

##### *Art. 31* Impegno di riduzione

Fino al 2040, ai gestori di impianti che hanno sottoscritto un impegno di riduzione è restituita la tassa sul CO<sub>2</sub> già pagata (cpv. 1). L'impegno di riduzione riguarda tutti gli impianti in un determinato luogo (cpv. 2 lett. a) e tali impianti sono utilizzati per attività economiche o di diritto pubblico (lett. b). I carburanti fossili impiegati per il riscaldamento di edifici abitativi e per attività private continuano invece a non essere esentati dalla tassa. Il gestore di impianti che intende sottoscrivere un impegno di riduzione deve aver stipulato con la Confederazione una convenzione sugli obiettivi nell'ambito della quale sono definiti provvedimenti che incidono sui gas serra (lett. c).

L'impegno di riduzione cessa alla fine del 2040. Dopo tale data i gestori non potranno più farsi esentare dalla tassa sul CO<sub>2</sub>. I valori dell'obiettivo di efficienza in termini di

emissioni di gas serra – o per i piccoli emettitori, l’effetto cumulativo dei provvedimenti – sono stabiliti per i periodi 2025–2030 e 2031–2040 (cpv. 3). Come previsto dal diritto vigente, i gestori che sottoscrivono un impegno di riduzione possono associarsi in raggruppamenti (cpv. 4). Questa norma viene ora elevata dal grado di ordinanza a quello di legge. I raggruppamenti hanno gli stessi diritti e obblighi dei singoli gestori. Alla Confederazione, ad esempio, dovrà essere segnalato un rappresentante come destinatario delle decisioni. L’impegno di riduzione si applica a tutti gli impianti di ogni sito associato.

#### *Art. 31a* Rapporto e piano di decarbonizzazione

Secondo la lettera a, i gestori sono tenuti, come previsto dal diritto vigente, a presentare annualmente un rapporto sull’attuazione dei provvedimenti figuranti nella convenzione sugli obiettivi (monitoraggio). In futuro, inoltre, entro tre anni dall’inizio dell’impegno di riduzione, dovranno illustrare alla Confederazione in modo credibile come intendono ridurre il più possibile, entro il 2040, l’utilizzo di combustibili fossili, ad esempio, mediante provvedimenti supplementari nei propri impianti o la sostituzione con impianti a energie rinnovabili. L’aggiornamento dei piani di decarbonizzazione avviene ogni tre anni ed ha lo scopo, da una parte, di illustrare i provvedimenti attuati e, dall’altra, di verificare periodicamente la strategia di decarbonizzazione alla luce del progresso tecnologico continuo (lett. b). I gestori degli impianti sottostanno all’obbligo di cooperazione. Se lo violano, ad esempio perché non presentano in tempo utile il rapporto di monitoraggio di cui alla lettera a o il piano di decarbonizzazione aggiornato di cui alla lettera b, la restituzione della tassa sul CO<sub>2</sub> può essere rinviata.

Il contenuto dell’attuale articolo 31a è abrogato: una volta concluso il periodo d’impegno 2013–2024, prorogato nel quadro dell’iniziativa parlamentare 21.477, questa regolamentazione sarà superata. I gestori di impianti di cogenerazione possono scegliere se sottoscrivere nuovamente un impegno di riduzione secondo l’articolo 31 o presentare una domanda di restituzione secondo l’articolo 32a della legge sul CO<sub>2</sub>.

#### *Art. 31b* Cessazione anticipata dell’impegno di riduzione

Su richiesta è possibile porre fine anticipatamente all’impegno di riduzione, ovvero a fine 2030 (cpv. 1 lett. a) o alla fine di un anno civile, purché i combustibili fossili non siano più utilizzati per lo svolgimento delle attività ordinarie, bensì al massimo come soluzione temporanea, ad esempio per una caldaia di sostegno (lett. b). Da quel momento, i gestori degli impianti possono beneficiare della redistribuzione della tassa sul CO<sub>2</sub> e del Programma Edifici. L’obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra, o l’effetto cumulativo dei provvedimenti, è sancito *pro rata temporis*. Ciò vale anche se il piano di decarbonizzazione non è presentato entro tre anni dall’inizio dell’impegno di riduzione o se, decorsi 10 anni, la convenzione sugli obiettivi giunge a scadenza e non è sostituita da una nuova senza soluzione di continuità (cpv. 2). Se pone anticipatamente fine a un impegno di riduzione, il gestore non può più sottoscrivere un impegno di riduzione per gli stessi impianti (cpv. 3).

### *Art. 31c* Disposizioni di esecuzione

Il Consiglio federale disciplina nell'ordinanza i requisiti specifici applicabili all'impegno di riduzione e i contenuti minimi del piano di decarbonizzazione (lett. a). Può ammettere strumenti di pianificazione della decarbonizzazione esistenti, purché soddisfino i requisiti riguardanti i contenuti minimi: ad esempio, completezza, grado di dettaglio e forma del piano. Oltre al 2040, anno di riferimento per l'impegno di riduzione, il piano di decarbonizzazione deve possibilmente illustrare anche il periodo fino al 2050.

Il Consiglio federale disciplina altresì la distinzione tra attività economica, attività private e attività di diritto pubblico (lett. b) e definisce anche le attività di diritto pubblico che abilitano alla sottoscrizione di un impegno di riduzione (lett. c). Sono soprattutto attività in evidente concorrenza con fornitori che non sono di diritto pubblico, come la gestione di piscine, di piste di ghiaccio artificiale, di ospedali, di case per anziani e di cura. Il Consiglio federale stabilisce il tipo e l'entità dei valori obiettivo (lett. d). Oltre agli obiettivi di efficienza in termini di emissioni di gas serra, per i piccoli emettitori può continuare a prevedere un modello di esenzione semplificato basato su un obiettivo legato ai provvedimenti (lett. e). Esso disciplina inoltre in quali casi e in quale misura gli attestati nazionali e internazionali possono essere computati per l'adempimento dell'obbligo (lett. f).

### *Art. 32* Sanzioni

I gestori di impianti che nei periodi 2025–2030 e 2031–2040 non raggiungono il loro obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra – o per i piccoli emettitori l'effetto cumulativo sulle emissioni – devono versare alla Confederazione un importo di 125 franchi per tonnellata di CO<sub>2</sub>eq emessa in eccesso (lett. a) e, nell'anno successivo all'ultimo anno del periodo o all'impegno di riduzione, devono restituire un attestato nazionale o internazionale (lett. b). Il mancato rispetto del piano di decarbonizzazione non comporta alcuna sanzione.

## **Sezione 3:**

### **Restituzione della tassa sul CO<sub>2</sub> ai gestori di impianti di cogenerazione che non partecipano al SSQE né hanno preso un impegno di riduzione**

#### *Art. 32a* Gestori di impianti di cogenerazione

L'articolo è ripreso senza modifiche materiali. Gli adeguamenti sono motivati dall'abrogazione del vigente articolo 31a.

Ai gestori di impianti di cogenerazione che non partecipano al SSQE e non hanno sottoscritto un impegno di riduzione è restituita su richiesta la tassa sul CO<sub>2</sub> versata sui combustibili utilizzati per la produzione di energia elettrica, a condizione che l'impianto di cogenerazione sia concepito per produrre calore (cpv. 1 lett. a), presenti una potenza termica compresa entro un determinato intervallo (lett. b) e adempia i requisiti minimi (lett. c). I gestori di impianti di cogenerazione devono presentare un rapporto annuale sulla quantità di combustibili fossili impiegata e sugli investimenti effettuati (cpv. 2). Il Consiglio federale può esigere ulteriori informazioni, necessarie per valutare la richiesta di restituzione (cpv. 3). Secondo il capoverso 4, definisce requisiti

minimi, quali l'osservanza dell'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico, e l'intervallo entro il quale deve collocarsi la potenza termica (attualmente compreso tra 0,5 MW e 20 MW secondo l'art. 98a cpv. 1 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>).

#### *Art. 32b* Entità della restituzione

L'articolo è ripreso senza modifiche materiali. Gli adeguamenti sono motivati dall'abrogazione del vigente articolo 31a.

Il 60 per cento della tassa sul CO<sub>2</sub> sui combustibili impiegati per la produzione di energia elettrica è restituita in ogni caso (cpv. 1). Per un importo corrispondente al rimanente 40 per cento, il gestore dell'impianto di cogenerazione deve effettuare investimenti in misure di efficientamento. Questi provvedimenti devono incrementare l'efficienza energetica del proprio impianto o di impianti ai quali il proprio impianto fornisce direttamente elettricità o calore (cpv. 2). L'UDSC restituisce il 100 per cento della tassa versata. Qualora gli investimenti in misure di efficientamento risultino insufficienti, l'UFAM chiede il rimborso del 40 per cento dell'importo di restituzione versato e lo distribuisce alla popolazione e agli operatori economici secondo l'articolo 36 capoverso 1 lettera a.

Il Consiglio federale disciplina i dettagli relativi all'obiettivo di efficacia e il termine per adottare le misure necessarie. Attualmente queste misure devono essere attuate nell'arco di tre anni, con la possibilità di prorogare il termine di due anni (art. 98a cpv. 2 lett. e cpv. 3 ordinanza sul CO<sub>2</sub>). Il Consiglio federale disciplina inoltre i dettagli riguardanti l'obbligo di fare rapporto (lett. c). Alla richiesta di restituzione vanno allegati un rapporto di monitoraggio, la garanzia di origine e l'attestazione cantonale circa il rispetto dell'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (art. 98b ordinanza sul CO<sub>2</sub>).

## **Capitolo 6: Utilizzazione dei proventi**

#### *Art. 33a* Principio

Il nuovo articolo 33a definisce l'importo massimo della tassa sul CO<sub>2</sub> che abilita all'ottenimento di sussidi secondo gli articoli 34–35, in particolare per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> degli edifici, la promozione dell'energia rinnovabile e le tecnologie per la riduzione dei gas serra. La parte a destinazione parzialmente vincolata ammonterà al massimo al 49 per cento fino al 2030 (cpv. 1 lett. a); a partire dal 2031, tornerà ad essere pari ad un terzo, come previsto dalla norma vigente.

Per il Programma Edifici, la geotermia, la pianificazione energetica e la produzione di gas rinnovabili, il bilancio della Confederazione prevede un finanziamento speciale (finanziamento speciale «destinazione parzialmente vincolata»).

Se le risorse del finanziamento speciale «destinazione parzialmente vincolata» non sono utilizzate completamente entro l'anno, il saldo resta ascritto al finanziamento speciale (sono inclusi anche i rimborsi dai Cantoni o altre restituzioni). Si tiene conto anche di eventuali rettifiche riguardanti la differenza tra i proventi della tassa sul CO<sub>2</sub> stimati e quelli effettivamente incassati. Negli anni successivi, le risorse pari al saldo possono essere impiegate per il Programma Edifici, la geotermia, la pianificazione energetica e la produzione di gas rinnovabili (cpv. 3).

Il saldo è impiegato nell'ambito dei sorpassi di credito secondo l'articolo 36 capoverso 3 lettera c della legge federale del 7 ottobre 2005<sup>93</sup> sulle finanze della Confederazione. Essi sono sottoposti a posteriori all'Assemblea federale per approvazione o se ne tiene conto nell'ambito del preventivo per l'anno successivo.

A fine anno, il saldo del finanziamento speciale «destinazione parzialmente vincolata» non può superare i 150 milioni di franchi (cpv. 2). Alla data di chiusura dei conti, i fondi che eccedono questo importo sono trasferiti dal finanziamento speciale «destinazione parzialmente vincolata» al finanziamento speciale «ridistribuzione» e, l'anno successivo, distribuiti alla popolazione e agli operatori economici (art. 36 cpv. 1 lett. c).

Restano salve le domande e le decisioni di credito annuali degli organi competenti della Confederazione relative al preventivo e al piano finanziario.

#### *Art. 34*            Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> degli edifici

Il limite massimo applicato ai fondi da destinare al Programma Edifici è abrogato. D'ora in avanti, tenuto conto delle altre misure di sostegno, i proventi della tassa sul CO<sub>2</sub> inutilizzati possono essere versati ai Cantoni a titolo di contributi globali.

Il capoverso 2 corrisponde in linea generale all'attuale capoverso 3 dell'articolo 34. Solo il termine «riscaldamenti a olio» è sostituito con «riscaldamenti a combustibili fossili» nella parte che riguarda i requisiti che devono essere soddisfatti dai programmi dei Cantoni.

La Confederazione può continuare a promuovere progetti per l'impiego diretto della geotermia per la produzione di calore. Gli aiuti finanziari corrispondenti sono disciplinati nell'articolo 34a; l'attuale capoverso 2 è abrogato. Anche il vigente capoverso 4 è abrogato, poiché la ripartizione dei fondi della tassa sul CO<sub>2</sub> inutilizzati è ora disciplinata nell'articolo 36 capoverso 1.

Secondo il capoverso 3 il Consiglio federale disciplina i dettagli (cpv. 3).

#### *Art. 34a*            Promozione delle energie rinnovabili

Al massimo 45 milioni di franchi derivanti dai proventi della tassa sul CO<sub>2</sub> sono destinati annualmente a progetti per: la promozione delle energie rinnovabili, segnatamente ai fini dell'impiego diretto della geotermia per la produzione di calore, per la pianificazione energetica territoriale comunale e sovracomunale finalizzata all'impiego di energie rinnovabili e del calore residuo, e per gli impianti per la produzione di gas rinnovabili. A mezzo di un decreto federale semplice è chiesto lo stanziamento di un credito d'impegno per un totale di 270 milioni di franchi per gli anni 2025–2030 (art. 1 del decreto federale concernente la promozione delle energie rinnovabili nel periodo 2025–2030).

La promozione di progetti per l'impiego diretto della geotermia per la produzione di calore (cpv. 1 lett. a) corrisponde all'attuale articolo 34 capoverso 2. Non sono previste modifiche all'impostazione dello strumento di finanziamento.

<sup>93</sup> RS 611.0

La pianificazione energetica territoriale consente di definire il fabbisogno energetico e il potenziale di diverse energie rinnovabili, nonché l'impiego di calore residuo non evitabile (cpv. 1 lett. b).

I contributi per la promozione sono destinati in linea di principio ai Comuni. I Cantoni saranno sostenuti in via eccezionale qualora la pianificazione energetica comunale e cantonale coincidano in un'unica organizzazione. Possono ricevere un contributo singoli Comuni oppure più Comuni che allestiscono congiuntamente una pianificazione energetica territoriale. Le misure di sostegno scadono alla fine del 2030.

Con la disposizione di cui al capoverso 1 lettera c si promuove la costruzione di nuovi impianti per la produzione di gas rinnovabili. In via prioritaria saranno sostenuti gli impianti che immettono gas nella rete. Il sostegno sarà fornito sotto forma di contributi d'investimento. La priorità è attribuita agli impianti che generano gas dalla biomassa (produzione di energia) rispetto agli impianti che generano gas dall'energia elettrica (conversione energetica, *power to gas*). In questo modo il potenziale della biomassa sfruttabile per l'approvvigionamento energetico potrà essere meglio valorizzato anche per la produzione di gas rinnovabili. Attualmente ad essere incentivata è soltanto la produzione di energia (art. 19 e 27 LEne). Analogamente a quanto proposto dal nostro Collegio nel disegno del 18 giugno 2021 per una legge federale su un approvvigionamento elettrico sicuro con le energie rinnovabili, ossia di porre termine alla promozione della produzione di energia elettrica a fine 2035, il presente disegno prevede la stessa scadenza.

#### *Art. 35 cpv. 1 e 5*

Il fondo per le tecnologie, che si è dimostrato uno strumento valido, deve essere mantenuto e ampliato. Il conferimento massimo possibile nel fondo secondo l'articolo 1 è aumentato dagli attuali 25 milioni di franchi annui a 35 milioni. Il credito d'impegno a tempo indeterminato di 500 milioni per il fondo per le tecnologie si basa sull'articolo 118 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> e con il preventivo per il 2025 deve essere adeguatamente incrementato in base all'esposizione al rischio.

Con il nuovo capoverso 5 s'intende coprire i rischi legati agli investimenti nella costruzione e nell'ampliamento di reti termiche e dei relativi impianti di produzione di calore alimentati con energie rinnovabili e calore residuo. Si tratta di concedere garanzie contro i rischi per i danni che potrebbero derivare da una riduzione imprevista della produzione di calore (cessazione improvvisa del funzionamento di un impianto di produzione di calore) o da una diminuzione importante del consumo. I dettagli saranno regolati nelle disposizioni di esecuzione. La copertura del rischio sarà limitata sia nel tempo che nell'importo, presumibilmente a un massimo di 20 anni e al 50 per cento del danno.

#### *Art. 36 cpv. 1, 3 e 4*

Il capoverso 1 è modificato a livello redazionale in base al nuovo articolo 33a. Alla popolazione e agli operatori economici sono ridistribuiti, in proporzione dei mezzi versati, i proventi della tassa sul CO<sub>2</sub> che non hanno una destinazione vincolata (lett. b), che eccedono l'importo massimo di 150 milioni di franchi di mezzi di promozione non utilizzati (lett. c) e che l'UFAM non restituisce ai gestori degli impianti

di cogenerazione che hanno investito in misura insufficiente (lett. a). Al di sotto dei 150 milioni, i mezzi non utilizzati sul lungo periodo sono ridistribuiti. Le verifiche corrispondenti si effettuano ogni cinque anni (lett. d).

La quota spettante agli operatori economici non è più ridistribuita in base al salario determinante ai fini dell'AVS, bensì basandosi sulla massa salariale sulla quale i datori di lavoro versano all'assicurazione contro la disoccupazione i contributi secondo l'articolo 3 della legge del 25 giugno 1982<sup>94</sup> sull'assicurazione contro la disoccupazione (cpv. 3). Il guadagno assicurato, sul quale sono versati i contributi, è attualmente limitato a 148 200 franchi. In questo modo si limita l'agevolazione di settori a forte intensità salariale. In seguito alla presente modifica, per i lavoratori dipendenti che hanno raggiunto l'età di pensionamento ordinaria, nonché per i famigliari che lavorano nell'agricoltura, i datori di lavoro non riceveranno più alcun importo a titolo di redistribuzione dalla quota spettante agli operatori economici.

I gestori di impianti che hanno sottoscritto un impegno di riduzione saranno esclusi dalla distribuzione della quota dei proventi spettanti agli operatori economici di cui al capoverso 3 (cpv. 4). Per consentire alle casse di compensazione di procedere a questa esclusione, i gestori devono poter essere distinti dagli aventi diritto alla redistribuzione attraverso il numero di conteggio AVS.

#### *Art. 37a* Trasporto ferroviario transfrontaliero di persone

La Confederazione può promuovere il potenziamento del trasporto ferroviario transfrontaliero di persone stanziando un importo pari ai proventi della vendita all'asta dei diritti di emissione per gli operatori aerei (cpv. 1 e 2). La promozione interessa anche i treni notturni, che meglio si prestano a sostituire i viaggi aerei in Europa. I criteri per la concessione di aiuti finanziari sono la durata delle offerte (cpv. 4 lett. a) e il miglioramento dell'attrattiva per i viaggiatori (cpv. 4 lett. b). Gli aiuti finanziari sono limitati a 30 milioni di franchi all'anno e possono essere concessi al massimo fino a fine 2030 (cpv. 3).

A mezzo di un decreto federale semplice è chiesto lo stanziamento di un credito d'impegno per un totale di 180 milioni di franchi per gli anni 2025–2030 (art. 1 del decreto federale concernente la promozione del trasporto ferroviario transfrontaliero di persone nel periodo 2025–2030).

Secondo il capoverso 5, il Consiglio federale regola la forma e le condizioni per la concessione dei contributi di incentivazione nell'ordinanza dell'11 novembre 2009<sup>95</sup> sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV). Il fabbisogno finanziario annuo dipende dalle offerte illustrate nelle domande e si basa sul tasso di occupazione dei treni. Una stima realistica del fabbisogno finanziario concreto a medio termine non è al momento possibile.

Tenuto conto della limitazione dei contributi annui, che dipende dall'entità dei proventi della vendita all'asta dei diritti di emissione per gli operatori aerei e dal tetto di 30 milioni di franchi fissato per legge, e dal momento che la priorità è accordata alle

<sup>94</sup> RS 837.0

<sup>95</sup> RS 745.16

domande in base al loro potenziale di risparmio di CO<sub>2</sub>, non è necessaria un'ulteriore specificazione del fabbisogno finanziario annuale a livello di legge.

*Art. 38*            Calcolo dei proventi della tassa sul CO<sub>2</sub>

I proventi della tassa sul CO<sub>2</sub> non saranno più remunerati.

A causa delle fluttuazioni delle entrate derivanti dalle sanzioni di cui all'articolo 37, i proventi della tassa sul CO<sub>2</sub> serviranno a indennizzare l'esecuzione delle disposizioni in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli nonché l'onere per i compiti esecutivi elencati di seguito, in parte già previsti, in parte nuovi:

- la riscossione, la redistribuzione e la restituzione della tassa sul CO<sub>2</sub>;
- l'esecuzione degli impegni di riduzione per l'esenzione dalla tassa sul CO<sub>2</sub> e dello scambio di emissioni nel settore degli impianti fissi e del traffico aereo;
- l'attuazione del fondo per le tecnologie, compresa la copertura contro i rischi delle reti termiche;
- l'attuazione del Programma Edifici a livello federale;
- l'attuazione della promozione della geotermia;
- l'attuazione della promozione degli impianti per la produzione di gas rinnovabili e carburanti sintetici per l'aviazione;
- il coordinamento e l'ulteriore sviluppo dell'attuazione della promozione dell'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici;
- l'attuazione in Svizzera del meccanismo di mercato previsto dall'Accordo sul clima;
- la gestione del registro nazionale dello scambio di quote di emissioni;
- la gestione di progetti di compensazione in Svizzera e all'estero, inclusa la stipula di trattati bilaterali con i singoli Stati;
- l'esecuzione dell'obbligo di immissione di combustibili e carburanti rinnovabili;
- l'esecuzione dell'obbligo di miscelazione di carburanti rinnovabili per l'aviazione;
- l'applicazione delle prescrizioni in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> ai veicoli nuovi;
- l'applicazione delle sanzioni e il perseguimento penale;
- l'adempimento dell'impegno internazionale di presentare rapporto;
- il coordinamento delle misure di adattamento e l'allestimento di basi di dati;
- l'esecuzione delle attività relative all'informazione, nonché alla formazione e alla formazione continua.

## Capitolo 7: Esecuzione e promozione

### *Art. 39 cpv. 3<sup>bis</sup>*

Secondo la strategia climatica a lungo termine del Consiglio federale e il rapporto del 18 maggio 2022 sulle tecnologie CCS e NET, in futuro dovranno essere catturate dagli impianti, trasportate e stoccate in modo permanente quantità significative di CO<sub>2</sub>. Per raggiungere l'obiettivo di un saldo netto pari a zero, occorre altresì rimuovere il CO<sub>2</sub> dall'aria e sequestrarlo in modo permanente. Oltre allo stoccaggio permanente, diventerà probabilmente sempre più importante, ad esempio per la navigazione aerea, anche lo stoccaggio del CO<sub>2</sub> catturato in prodotti a vita breve, come i carburanti sintetici.

Nella comunicazione del dicembre 2021<sup>96</sup> sui cicli del carbonio sostenibili, la Commissione europea ha annunciato che, entro il 2028, ogni tonnellata di CO<sub>2</sub> catturata, trasportata, utilizzata e immagazzinata dalle industrie dovrà essere comunicata e tracciata. Secondo la Commissione, rilevamento e tracciamento sono necessari per uno sviluppo funzionale delle tecnologie CCS e NET.

La politica climatica svizzera annovera già diversi strumenti che prevedono il monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> (ad es. lo scambio di emissioni, l'obbligo di compensazione); tuttavia, per ora il monitoraggio non è orientato alle tecnologie CCS e NET o allo stoccaggio in prodotti a vita breve oppure lo è solo in misura parziale. Con il nuovo articolo di legge, il Consiglio federale acquisisce la competenza di sviluppare un sistema per la registrazione e il tracciamento del CO<sub>2</sub> catturato, oltre a quella di prevedere disposizioni di monitoraggio nell'ambito dei singoli strumenti. Tale sistema deve consentire il tracciamento dell'origine del CO<sub>2</sub> catturato (fossile, biogeno o atmosferico) come pure il relativo trasporto, trattamento, stoccaggio e utilizzo. In tal modo il Consiglio federale potrà reagire rapidamente agli sviluppi in Svizzera e nell'Unione europea.

### *Art. 40 cpv. 1 lett. a*

L'economicità di una misura è sempre stata e rimane un fattore importante nella valutazione delle misure di politica climatica secondo la presente legge. Con la presente modifica la prassi esecutiva seguita finora è disciplinata a livello di legge.

### *Art. 40b*            Trattamento e comunicazione di dati personali e dati di persone giuridiche

Il 25 settembre 2020 il Parlamento ha approvato la nuova legge sulla protezione dei dati (LPD)<sup>97</sup>, la cui entrata in vigore è prevista per il 1° settembre 2023. La nuova LPD non si applica più alle persone giuridiche. La gestione dei dati delle persone giuridiche sarà disciplinata negli articoli 57r e 57s della legge del 21 marzo 1997<sup>98</sup> sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione. L'articolo 40b è modificato

<sup>96</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio, Cicli del carbonio sostenibili, del 15.12.2021, COM(2021) 800 final.

<sup>97</sup> FF 2020 6695

<sup>98</sup> FF 2020 6695

per poter continuare a trattare e comunicare i dati personali e i dati di persone giuridiche necessari. Il capoverso 1 autorizza a trattare e comunicare i dati personali e i dati di persone giuridiche, compresi i dati degni di particolare protezione. La comunicazione riguarda in particolare lo scambio di dati tra gli uffici, che vengono specificati nell'articolo 40c capoverso 4. Il capoverso 2 continua a disciplinare la conservazione elettronica di questi dati. Infine, il Consiglio federale è autorizzato, come previsto dal diritto vigente, a stabilire quali categorie di dati possono essere trattate e comunicate e per quanto tempo i dati devono essere conservati.

*Art. 40c cpv. 4 lett. a*

L'abbreviazione dell'Ufficio federale dell'energia (UFE) è introdotta al capoverso 1 dell'articolo 12 della legge. Di conseguenza, in questo punto si utilizza l'abbreviazione.

*Art. 40d*            Verifica dei rischi finanziari legati al clima

Le disposizioni dell'articolo 40d riguardano tutti i «rischi finanziari legati al clima» a cui sono esposti gli assoggettati alla vigilanza secondo l'articolo 3 lettera a della legge del 22 giugno 2007<sup>99</sup> sulla vigilanza dei mercati finanziari (LFINMA). L'espressione «rischi legati al clima» nei capoversi 1 e 2 comprende i rischi fisici legati al clima, ossia i rischi finanziari dovuti per esempio a un aumento della frequenza di intemperie o di periodi di siccità. Se, sul piano globale, sono adottati provvedimenti che limitano o rincarano direttamente il consumo di energie fossili (ad es. una tassa sul CO<sub>2</sub>), le aziende interessate rischiano una perdita di valore. L'espressione comprende anche questi cosiddetti «rischi di transizione». Come per tutti i tipi di rischi, la FINMA verifica i rischi finanziari legati al clima in funzione dei rischi e non in modo capillare e con la stessa intensità presso tutti gli assoggettati alla vigilanza.

Per rendere conto di tale verifica e informarne il pubblico (cpv. 3), si possono utilizzare strumenti esistenti (ad es. rapporto della FINMA sul monitoraggio dei rischi e rapporto della BNS sulla stabilità finanziaria) o stilare, all'occorrenza, rapporti specifici.

*Art. 41*            Formazione, formazione continua e informazione

In merito alla revisione totale della legge sul CO<sub>2</sub> si è ritenuto in modo unanime che si fosse definito in modo unanime che la formazione e la formazione continua di persone chiamate ad adempiere compiti secondo la legge fossero state definite in modo troppo restrittivo. Già oggi, nella prassi, si promuovono lo sviluppo di professioni o in generale la formazione e la formazione continua che tematizzano l'attività professionale nel contesto della protezione del clima (cpv. 1). Si tratta ora di porre l'accento, nella legge, sulla formazione professionale di base e sulla formazione professionale superiore. Il Consiglio federale stabilisce i criteri per la concessione degli aiuti finanziari.

<sup>99</sup> RS 956.1

D'ora in poi, anche l'informazione e la consulenza al pubblico devono 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 (cpv. 2).

*Art. 41a* Promozione di tecnologie di propulsione elettrica

Per le offerte nell'ambito del traffico concessionario secondo la LTV, la Confederazione versa fino al 2030 aiuti finanziari per accelerare la conversione alle tecnologie di propulsione elettrica. Il tetto massimo per tali aiuti è fissato a 47 milioni di franchi all'anno (cpv. 1). A mezzo di un decreto federale semplice è chiesto lo stanziamento di un credito d'impegno per un totale di 282 milioni di franchi per gli anni 2025–2030 (art. 1 del decreto federale concernente la promozione di tecnologie di propulsione elettrica nel periodo 2025–2030).

Sono considerate elettriche le tecnologie di propulsione che funzionano esclusivamente con fonti energetiche quali l'elettricità o l'idrogeno verde. Dal punto di vista terminologico, si intendono per «veicoli» sia i veicoli stradali (autobus) che i battelli, nonché i veicoli ferroviari, che qui però sono irrilevanti. La promozione riguarda espressamente solo i veicoli. I nuovi veicoli elettrici possono determinare anche un aumento dei costi d'esercizio e persino la necessità di nuove infrastrutture (ad es. stazioni di ricarica). In tal caso, e qualora i costi non coperti dovessero aumentare, creeranno anche le indennità secondo l'articolo 28 capoverso 1 LTV.

Le aliquote di contribuzione sono diverse: per i veicoli stradali impiegati per il traffico regionale viaggiatori ordinato e indennizzato congiuntamente da Confederazione e Cantoni, la Confederazione copre il 75 per cento dei costi d'investimento supplementari (cpv. 2 lett. a). Questo tasso di contribuzione rappresenta un'eccezione al principio valido nel traffico regionale viaggiatori, secondo cui i costi indiretti delle prestazioni di trasporto sono sostenuti per metà dalla Confederazione e per l'altra metà dai Cantoni (art. 28 cpv. 1 LTV). Questi costi d'investimento supplementari per le tecnologie di propulsione elettrica sono calcolati al netto di tutti gli altri mezzi di promozione cantonali, comunali o privati. La differenza risulta dal confronto con i costi ipotetici per l'acquisto di nuovi veicoli a motore diesel o ibridi. Non si tratta solo di costi per la sostituzione di autobus ormai ammortizzati, bensì anche dell'acquisto di autobus nuovi, necessari ad esempio per un'offerta di trasporto supplementare.

Per gli autobus impiegati nel trasporto locale e nel restante trasporto in concessione, il tasso di contribuzione della Confederazione è pari al 30 per cento (cpv. 2 lett. b). Si tratta di una deroga al principio secondo cui la Confederazione non versa indennità per il traffico locale (art. 28 cpv. 2 LTV). In questo modo però anche i veicoli dei trasporti turistici possono beneficiare di contributi, sempre che si tratti di autobus del traffico concessionario senza funzione di collegamento tra località (i pullman per escursioni private sono esclusi). I battelli sono disciplinati alla lettera c; per le ferrovie, funivie e ferrovie a cremagliera del traffico turistico la questione non si pone, in quanto questi mezzi sono già elettrificati o (nel caso dei treni storici a vapore) non devono essere convertiti alla propulsione elettrica.

Anche i contributi previsti per i battelli nel traffico concessionario (con o senza indennità) sono pari al 30 per cento. Ma qui, oltre all'acquisto di nuovi battelli elettrici,

si vuole incentivare anche la conversione dei battelli esistenti alle tecnologie di propulsione elettrica (cpv. 2 lett. c). Questo perché la durata d'esercizio dei battelli è di gran lunga superiore a quella degli autobus.

Il capoverso 3 disciplina le semplificazioni necessarie: mentre per gli autobus può essere definito un importo forfetario, non è possibile farlo per i battelli, tra loro molto diversi.

Il capoverso 4 attribuisce al Consiglio federale le competenze attuative necessarie.

#### *Art. 41b* Promozione dell'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici

Le infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici negli edifici con più unità abitative, in aziende con più posti di lavoro e nei parcheggi pubblici saranno incentivate, tra il 2025 e il 2030, con al massimo 180 milioni di franchi. L'obiettivo è un'attuazione possibilmente snella, con contributi d'incentivazione fissi per le infrastrutture di base e le stazioni di ricarica e con un importo massimo per ogni richiesta. I Cantoni dovranno garantire l'attuazione. Il contributo per i parcheggi accessibili al pubblico dovrà essere più elevato di quello per gli edifici con più unità abitative e le aziende.

Per l'attuazione di questa promozione è previsto un finanziamento speciale secondo l'articolo 53 della legge sulle finanze della Confederazione. A tal fine sono messi a disposizione, secondo il capoverso 2, al massimo 30 milioni di franchi per il periodo 2025–2030 derivanti dal prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, che oggi è versato al FOSTRA. Se i fondi non sono esauriti entro un anno, il saldo è ascritto al finanziamento speciale e, secondo il capoverso 3, potrà essere impiegato nell'anno successivo o al più tardi entro il 2032. I fondi inutilizzati entro la fine del 2032 sono assegnati al FOSTRA. Il finanziamento speciale non può mai indebitarsi.

A mezzo di un decreto federale semplice è chiesto lo stanziamento di un credito d'impegno per un totale 180 milioni di franchi per gli anni 2025–2030 (art. 1 del decreto federale concernente la promozione dell'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici nel periodo 2025–2030).

Il Consiglio federale disciplina le condizioni di concessione dei mezzi di promozione e le modalità di calcolo degli stessi (cpv. 4).

## **Capitolo 8: Disposizioni penali**

#### *Art. 44a* Altre infrazioni

Tra le disposizioni penali è introdotta una disposizione che riguarda: il rilascio di attestati in relazione al rispetto dell'obbligo di compensazione da parte degli importatori di carburanti fossili (cpv. 1 lett. a), la partecipazione al SSQE (cpv. 1 lett. b), l'obbligo di presentare rapporto in relazione al SSQE e le misure riguardanti i carburanti fossili (cpv. 1 lett. c).

Negli anni passati è emerso il rischio di frodi nell'ambito dei progetti di compensazione. Con il nuovo articolo si intende arginare questo rischio punendo con la multa chi fornisce indicazioni false al momento della presentazione della domanda o nell'ambito del monitoraggio di progetti e programmi di compensazione.

Nell'ambito del SSQE sono necessarie disposizioni penali in particolare in relazione alla navigazione aerea poiché, a differenza dei gestori di impianti fissi, gli operatori di aeromobili non sono incentivati a partecipare a tale sistema. Essi non pagano infatti la tassa sul CO<sub>2</sub> sui combustibili e pertanto non dipendono dalla relativa esenzione quale controprestazione per la partecipazione al SSQE.

Per i partecipanti al SSQE e le persone soggette all'obbligo di compensazione o che immettono in libero scambio carburanti destinati al traffico stradale come pure per i fornitori di carburanti per l'aviazione e gli operatori di aeromobili le disposizioni penali sono un mezzo efficace per far rispettare l'obbligo di cooperare nel quadro dei rapporti da presentare alla Confederazione e garantire così l'attuazione di questi strumenti.

Il capoverso 1 consente di punire le infrazioni intenzionali che vi sono elencate con multe fino a 30 000 franchi. Il capoverso 2 punisce anche le infrazioni commesse per negligenza, con multe fino a 10 000 franchi.

#### *Art. 45 cpv. 2*

In caso di false dichiarazioni sui veicoli nell'ambito delle prescrizioni in materia di emissioni l'autorità incaricata di perseguire e giudicare le infrazioni è l'UFE (cpv. 2 lett. b). Nel caso di infrazioni nell'ambito dell'obbligo di compensazione, del SSQE, di immissione in commercio di carburanti rinnovabili nel traffico stradale e di miscelazione dei carburanti per l'aviazione, l'autorità incaricata di perseguire e giudicare le infrazioni è l'UFAM (cpv. 2 lett. c). L'UDSC è competente per i casi di sottrazione o messa in pericolo della tassa sul CO<sub>2</sub> e per le infrazioni relative alle agevolazioni fiscali per i carburanti rinnovabili secondo la LIOM.

### **Capitolo 9: Disposizioni finali**

*Art. 48c*            Trasferimento dei diritti di emissione, dei certificati di riduzione delle emissioni e degli attestati non utilizzati

I diritti di emissione di cui all'articolo 2 capoverso 3 che non sono stati utilizzati nel periodo 2022–2024 possono essere riportati in misura illimitata al periodo 2025–2030 (cpv. 1). I certificati di riduzione delle emissioni di cui all'articolo 2 capoverso 4 possono essere riportati illimitatamente al periodo 2025–2030 nel registro dello scambio di quote di emissioni. Sono fatti salvi futuri accordi internazionali (cpv. 2). La trasferibilità dei diritti di emissione al periodo successivo al 2030 sarà disciplinata nella futura revisione della legge. Gli attestati di cui all'articolo 6 e l'articolo 7 non utilizzati nel periodo 2022–2024 possono essere riportati illimitatamente al periodo 2025–2030 nel registro dello scambio di quote di emissioni. I privati detengono i vari crediti di emissione nel loro conto presso il registro dello scambio di emissioni. La mancata possibilità di trasferire il loro avere equivarrebbe a un esproprio. Inoltre, sono i consumatori che in fin dei conti pagano gli attestati, con la maggiorazione sul prezzo del carburante.

## 4.2 **Legge federale del 21 giugno 1996 sull'imposizione degli oli minerali**

*Art. 2 cpv. 3 lett. d / art. 2a / art. 12b / art. 12c / art. 12d / art. 12e / art. 20a*

In tutta la LIOM l'espressione «carburanti biogeni» è sostituita con «carburanti rinnovabili». In questo modo il testo viene armonizzato con l'articolo 35d LPAmb.

*Art. 12a, 12b / 12c / 12d / 20a / allegato 1a*

L'agevolazione fiscale sugli oli minerali per carburanti rinnovabili separati, gas naturale e gas liquido è mantenuta fino alla fine del 2030.

*Art. 12a* Agevolazione fiscale per il gas naturale, il gas liquido e il gas rinnovabile

La rubrica dell'articolo 12a viene precisata. Nel diritto vigente solo il gas naturale e il gas liquido sono espressamente menzionati nella rubrica, benché la disposizione si estenda anche al gas rinnovabile. Per garantire una formulazione più coerente, occorre pertanto adeguare anche il titolo dell'allegato 1a.

*Art. 12e* Neutralità dei proventi

Le perdite fiscali derivanti dall'agevolazione fiscale per i carburanti rinnovabili segregati, per il gas naturale e il gas liquido saranno compensate dall'aumento della tassazione della benzina e del gasolio entro la fine di dicembre 2037 (cpv. 1). La compensazione include anche le perdite fiscali dovute a sgravi fiscali esistenti. La presente disposizione proroga la durata di validità del capoverso 2, attualmente limitata al 31 dicembre 2028, fino al 31 dicembre 2037.

### **Sezione 4: Esenzioni dall'imposta e restituzioni dell'imposta**

*Art. 18 cpv. 1<sup>bis</sup>*

A partire dal 1° gennaio 2026 viene meno la restituzione secondo l'articolo 18 capoverso 1<sup>bis</sup> LIOM prevista per i carburanti fossili utilizzati dalle imprese di trasporto concessionarie della Confederazione. Questa modifica è finalizzata a fare in modo che vengano tassati i carburanti fossili utilizzati negli autobus con motori diesel e di accelerare così la diffusione sul mercato di autobus a propulsione elettrica. Il capoverso 1<sup>bis</sup> è di conseguenza abrogato. In contropartita, saranno stanziati fondi provenienti dal bilancio generale della Confederazione per promuovere il passaggio ad autobus con motori elettrici (cfr. art. 41a legge sul CO<sub>2</sub>).

Nell'articolo 35d LPAmb proposto nel presente disegno sono definite le esigenze ecologiche per l'immissione in commercio di combustibili e carburanti rinnovabili. Possono essere immessi in commercio anche combustibili e carburanti in equilibrio di massa. Ai sensi dell'articolo 18 capoverso 3 LIOM, oltre al cherosene devono beneficiare di sgravi fiscali anche i carburanti rinnovabili per l'aviazione utilizzati nei test di reattori sul banco di prova. Il maggior impiego di carburanti rinnovabili per l'aviazione

zione nel traffico aereo comporta la necessità di testare preventivamente queste miscele sul banco prova. Senza il rimborso fiscale proposto, verrebbe attualmente riscossa un'imposta sugli oli minerali di 739,50 franchi ogni 1000 litri di carburante rinnovabile per l'aviazione utilizzato nei test dei reattori sul banco prova, mentre ai carburanti fossili per l'aviazione si applicherebbe l'aliquota agevolata di 9,50 franchi. Il Consiglio federale disciplina questo aspetto a livello di ordinanza. La deroga prevista nell'articolo 18 capoverso 3<sup>bis</sup> per la restituzione dell'imposta sui carburanti rinnovabili è quindi superflua e il capoverso 3<sup>bis</sup> è abrogato.

### 4.3 **Legge del 19 dicembre 1997 sul traffico pesante**

*Art. 4 cpv. 1<sup>bis</sup>*

L'esenzione dalla TTCP è al momento disciplinata a livello di ordinanza. Attualmente è illimitata nel tempo e si applica ai veicoli a motore a propulsione esclusivamente elettrica. In tal modo i veicoli elettrici a batteria o elettrici a idrogeno sono già oggi esentati dalla tassa. L'integrazione di cui all'articolo 4 capoverso 1<sup>bis</sup> disciplina l'esenzione a livello di legge fino al 2030; viene così segnalato espressamente che l'esenzione è a tempo determinato.

Con l'entrata in vigore del presente disegno, stralceremo le disposizioni concernenti la stessa fattispecie nell'ordinanza sul traffico pesante (art. 3 cpv. 1 lett. j).

### 4.4 **Legge federale del 30 settembre 2016 sull'energia**

*Art. 53 cpv. 2, primo periodo, 2<sup>bis</sup> e 3 lett. a*

Le modifiche riguardano gli aiuti finanziari di cui all'articolo 49 capoverso 2 LEne, ovvero quelli destinati in particolare a progetti pilota e di dimostrazione. Le aliquote di contribuzione sono aumentate dal 40 al 50 per cento (cpv. 2<sup>bis</sup>). D'ora in poi, la Confederazione potrà farsi carico della metà del rischio finanziario legato a questi progetti. L'intento è quello di permettere alle nuove tecnologie emergenti, essenziali per poter attuare la politica energetica e climatica, di passare dallo stadio della ricerca a quello della commercializzazione.

Per i progetti pilota non ancora giunti a completa maturazione sotto il profilo tecnologico e che comportano rischi tecnici e finanziari elevati, l'aliquota di contribuzione potrà eccezionalmente essere aumentata al 70 per cento – anziché al 60 per cento previsto nel diritto in vigore (sempre cpv. 2<sup>bis</sup>) – a condizione che il progetto rivesta un interesse particolare per la Confederazione e il suo rapporto costi-benefici sia vantaggioso.

Il sostegno finanziario ai progetti pilota e di dimostrazione deve essere concentrato sugli aspetti del progetto che, dato il carattere innovativo, comportano un rischio particolare. Sono pertanto computabili le quote non ammortizzabili dei costi direttamente correlati allo sviluppo e alla sperimentazione degli aspetti innovativi del progetto (cpv. 3 lett. a).

Poiché gli aiuti finanziari di cui all'articolo 49 capoverso 2 sono ora disciplinati nel capoverso 2<sup>bis</sup> della presente disposizione, occorre adeguare il primo periodo dell'articolo 53 capoverso 2 completandolo con un rimando agli articoli 47, 48 e 50 LEne.

#### **4.5                    Legge federale del 21 dicembre 1948 sulla                               navigazione aerea**

##### *Art. 103b*

Per creare la base legale necessaria alla promozione dei carburanti per l'aviazione sintetici rinnovabili, occorre rivedere l'articolo 103b LNA. I provvedimenti da adottare possono essere sostenuti con al massimo 20 milioni di franchi all'anno prelevati dal bilancio della Confederazione e con un importo compreso tra i 5 e i 10 milioni ricavati dai proventi dei voli soggetti all'imposta sugli oli minerali. Nel settore in questione la Svizzera vanta aziende innovative e, in generale, un buon vantaggio localizzatore che occorre mantenere e potenziare attraverso l'utilizzo di questi fondi. A parte la formulazione adesso potestativa, il capoverso 1 rimane quindi invariato.

Nel capoverso 2 sono formulati, in modo molto generico, gli obiettivi di finanziamento. In linea di massima, sono finanziabili tutti i provvedimenti volti a ridurre l'impatto della navigazione aerea sul clima, dunque ad esempio anche l'ottimizzazione delle procedure di volo o i sistemi a propulsione a idrogeno o elettrica. Tuttavia, per ridurre l'impatto climatico della navigazione aerea, nel medio e lungo periodo sono i carburanti sintetici rinnovabili per l'aviazione a presentare il maggiore potenziale di riduzione delle emissioni. Anche diverse iniziative all'estero (UE, USA) puntano su queste tecnologie. Per questa ragione, nel capoverso 2 sono menzionati espressamente questi carburanti. A mezzo di un decreto federale semplice è chiesto lo stanziamento di un credito d'impegno per un totale di 150 milioni di franchi per gli anni 2025–2029 (art. 1 del decreto federale concernente la promozione di carburanti rinnovabili per l'aviazione nel periodo 2025–2029). Per il periodo successivo al 2029 questa promozione dovrà essere rivalutata nell'ambito della prevista revisione della legge sul CO<sub>2</sub>.

Il capoverso 3 elenca i criteri cui devono rispondere i provvedimenti particolarmente meritevoli di sostegno. L'elenco non è esaustivo e i criteri non devono essere soddisfatti in modo cumulativo. Nell'ottica di ottenere la massima riduzione possibile a lungo termine delle emissioni di gas serra del traffico aereo, l'obiettivo principale perseguito con la promozione è quello di sviluppare e potenziare percorsi produttivi che sfruttano tecnologie svizzere. La priorità sarà data a un numero ridotto di «progetti globali» eseguiti da consorzi che possono coprire tutte le componenti tecnologiche del percorso produttivo. Nella misura del possibile, gli impianti di dimostrazione così concepiti vanno realizzati in Svizzera. Poiché ciò non è tuttavia sempre possibile, ad esempio a causa dell'insufficiente irradiazione solare, nel capoverso 3 si specifica che possono essere promossi anche progetti all'estero. Le lettere a e b danno priorità a provvedimenti con un orizzonte a lungo termine, soprattutto perché la produzione in scala delle tecnologie «Power to Liquid» (PtL) e «Sun to Liquid» (StL) richiederà parecchio tempo. Le lettere c–f mirano a favorire la promozione di provvedimenti che presentano un grande potenziale economico e che possono creare un elevato valore

aggiunto in Svizzera. Questo aspetto è anche realistico e auspicabile per i provvedimenti realizzati all'estero.

Le condizioni per la concessione degli aiuti finanziari e le modalità di calcolo sono disciplinate per via di ordinanza (cpv. 4). A seconda di come sono soddisfatti i criteri di cui al capoverso 3, i provvedimenti possono essere sostenuti nella misura del 40–80 per cento. Per i carburanti sintetici rinnovabili destinati all'aviazione non si è ancora sviluppato un mercato globale. L'aliquota di contribuzione relativamente alta, fino all'80 per cento, è stata fissata nell'ottica di un finanziamento iniziale da parte dello Stato. Come ha dimostrato l'assenza di finanziamenti a livello internazionale per progetti più grandi, i fondi propri non devono essere troppo elevati. I costi iniziali per costruire impianti di dimostrazione per la produzione di grandi quantità di carburanti sintetici rinnovabili per l'aviazione sono ancora difficili da quantificare, ma dovrebbero aggirarsi intorno ai 50–100 milioni di franchi. La vendita dei prodotti non consente ancora di sfruttare tali impianti in modo redditizio. Per il momento, essi consentiranno soltanto l'ulteriore ampliamento, e quindi un esercizio economico, di futuri impianti di produzione industriali. Questo esempio mostra che il contributo in termini di fondi propri da parte dell'azienda è considerevole anche con l'assunzione di una quota dei costi relativamente piccola del 20 per cento.

#### **4.6                    Legge federale del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente**

##### *Art. 7 cpv. 9 e 10*

Nel presente disegno i biocombustibili e i biocarburanti sono disciplinati in due capoversi e sostituiti dalle espressioni «carburanti rinnovabili» e «combustibili rinnovabili». La riformulazione del capoverso 9 ha lo scopo di esplicitare che per «carburanti rinnovabili» si intendono non soltanto i carburanti prodotti a partire dalla biomassa, ma anche quelli ottenuti senza utilizzare materiali di partenza biogeni, come per esempio i carburanti sintetici. Questa definizione include anche i carburanti rinnovabili o sintetici rinnovabili per l'aviazione.

Il capoverso 10 spiega che i combustibili rinnovabili possono essere solidi, liquidi e gassosi, il che significa che in questa categoria rientrano anche il legno e il pellet di legno.

##### *Art. 35d*

Il capoverso 1 stabilisce che i combustibili e i carburanti rinnovabili possono essere messi in commercio soltanto se sono ecocompatibili.

Il capoverso 2 esclude l'immissione in commercio di combustibili e carburanti che competono con la produzione di alimenti, o perché prodotti da materie prime che possono essere impiegate come alimenti o foraggio o perché, pur non essendo alimenti, sono coltivati su superfici coltivate che non sono dunque più disponibili per la produzione di derrate alimentari. Fanno però eccezione i combustibili e i carburanti rinnovabili in equilibrio di massa. Ciò facilita in particolare gli scambi con l'UE poiché, dato che il commercio di carburanti e combustibili rinnovabili nell'UE si basa su un

sistema di equilibrio di massa secondo l'articolo 30 della direttiva (UE) 2018/2001. Questo sistema permette di miscelare forniture di materie prime o di combustibili e carburanti rinnovabili che hanno caratteristiche di sostenibilità diverse. Attraverso un certificato o un'altra prova è possibile attribuire le varie caratteristiche di sostenibilità alle singole forniture. Se una parte di questa fornitura mista viene immessa in Svizzera, dovrà essere provvista del certificato o della prova corrispondente attestante che le caratteristiche di sostenibilità sono state rispettate. L'equilibrio di massa è quindi un sistema di contabilizzazione che consente ad esempio di estrarre da una fornitura mista i carburanti e combustibili rinnovabili che, secondo il relativo certificato o la relativa prova, presentano specifiche caratteristiche di sostenibilità. Il nostro Collegio definirà per via di ordinanza i requisiti relativi ai combustibili e carburanti in equilibrio di massa formulandoli in modo tale da non creare incentivi alla produzione di combustibili e carburanti da alimenti e foraggio o in concorrenza con la produzione di derrate alimentari.

Il capoverso 3 incarica il Consiglio di stabilire le esigenze ecologiche applicabili ai combustibili e ai carburanti rinnovabili. Queste esigenze minime possono variare a seconda del campo d'impiego, ad esempio per l'utilizzo nella navigazione aerea. Nel formularle, il Consiglio federale si atterrà alle normative internazionali, in particolare a quella vigente nell'UE (cfr. direttiva (UE) 2018/2001). Questo perché il commercio di carburanti e combustibili rinnovabili è comunque già strettamente collegato al mercato dell'UE, a causa della limitata capacità produttiva della Svizzera.

Il capoverso 4 consente al Consiglio federale di prevedere esigenze per l'immissione in commercio di combustibili e carburanti rinnovabili che generano emissioni di gas serra notevolmente inferiori rispetto a combustibili e carburanti fossili convenzionali (cosiddetti «low carbon fuels», ad es. l'idrogeno blu). La formulazione potestativa al capoverso 4 accorda al Consiglio federale un margine discrezionale più ampio per quanto riguarda l'introduzione di tali esigenze.

Il capoverso 5 consente al Consiglio federale di prevedere che le esigenze di cui all'articolo in oggetto non si applichino all'etanolo destinato alla combustione (lett. a) e a piccole quantità di carburanti e combustibili rinnovabili (lett. b). L'etanolo rinnovabile destinato alla combustione non deve soddisfare le esigenze di cui ai capoversi 1 e 2 sia per ragioni tecniche legate all'attuazione sia in quanto disponibile in numerose qualità e per vari usi. L'eccezione per la messa in commercio di piccole quantità di carburanti e combustibili rinnovabili ha lo scopo di semplificare l'esecuzione della disposizione. Il Consiglio federale stabilisce le piccole quantità tenendo conto delle quantità già definite in altre ordinanze (p. es. l'ordinanza del 10 maggio 2017<sup>100</sup> concernente la costituzione di scorte obbligatorie di carburanti e combustibili liquidi). Infine, l'articolo in oggetto consente al Consiglio federale di prevedere ulteriori deroghe alle esigenze sancite nell'articolo stesso, purché risultino necessarie alla luce delle condizioni di mercato (cpv. 6). Questa competenza ha lo scopo di consentire di reagire agli ostacoli tecnici all'importazione di carburanti se, ad esempio, i carburanti fossili presenti sul mercato europeo contengono normalmente additivi rinnovabili e non sono disponibili additivi che soddisfano le esigenze di cui ai capoversi 1 e 2 dell'articolo 35d.

100 RS 531.215.41

*Art. 41 cpv. 1*

L'articolo 41 LPAmb deve essere adeguato sotto il profilo redazionale in seguito alla modifica della rubrica dell'articolo 35d

*Art. 60 cpv. 1 lett. s e t e cpv. 3*

In seguito alla modifica dell'articolo 35d, nell'articolo 60 viene inserita una nuova disposizione penale per punire chiunque infranga le esigenze per la messa in commercio di carburanti e combustibili rinnovabili (lett. s e t). Trattandosi in questo caso di un'immissione in commercio e dato che, di regola, le infrazioni sono commesse da organi di aziende, la severità delle pene previste è giustificata.

L'esecuzione della disposizione penale relativa all'immissione in commercio di carburanti e combustibili rinnovabili resta di competenza dell'UDSC (cpv. 3).

*Art. 61a* Elusione di tasse d'incentivazione

L'articolo 61a LPAmb (ad eccezione del cpv. 1) è attualmente limitato sino alla fine del 2024 e deve pertanto essere prorogato o reintrodotta a tempo indeterminato in relazione al nuovo articolo 35d.

Il diritto penale ambientale svizzero è retto da numerose leggi e nel corso dei decenni si è sviluppato in modo alquanto eterogeneo. Con la presente revisione, le disposizioni penali relative alle tasse d'incentivazione saranno armonizzate con quelle della legge sul CO<sub>2</sub>, che disciplina in due articoli distinti l'elusione della tassa sul CO<sub>2</sub> e la messa in pericolo della sua riscossione.

Nell'articolo 61a LPAmb è ora disciplinata solo l'elusione della tassa d'incentivazione ai sensi dell'articolo 35a LPAmb (composti organici volatili). Nel capoverso 1 viene fatta una distinzione tra la fattispecie dell'intenzionalità e quella della negligenza. Chi elude la tassa d'incentivazione, è punito con la multa sino a cinque volte il valore del profitto indebito. Il tentativo resta punibile (cpv. 2). In caso di negligenza, la pena è una multa sino al triplo del valore del profitto indebito (cpv. 3). In questo modo la disposizione è armonizzata con la legge sul CO<sub>2</sub>. Inoltre, le infrazioni compiute per negligenza comportano solitamente una pena più bassa; per questo motivo è opportuno fare una distinzione tra intenzione e negligenza. Se l'importo eluso non può essere determinato con precisione, si procede a una stima (cpv. 4). L'UDSC continua a essere l'autorità incaricata di perseguire e giudicare le infrazioni (cpv. 5).

*Art. 61b* Messa in pericolo di tasse d'incentivazione

Nel nuovo articolo 61b LPAmb è disciplinata l'elusione della tassa d'incentivazione di cui all'articolo 35a LPAmb. L'introduzione di un articolo a parte serve a definire meglio la fattispecie della messa in pericolo in ottemperanza al principio di determinatezza della legge. L'elenco di cui al capoverso 1 consente in particolare di spiegare meglio cosa si intenda per messa in pericolo. La messa in pericolo intenzionale è punita con una multa sino a 30 000 franchi, la negligenza è punita con una multa massima di 10 000 franchi (art. 106 cpv. 1 CP). Per il resto, la disposizione contiene

regole analoghe a quelle sancite nell'articolo 61a in merito al tentativo e alla competenza.

#### *Art. 62 cpv. 2*

Il capoverso 2 è attualmente applicabile sino alla fine del 2024 e deve pertanto essere prorogato o reintrodotta, per una durata indeterminata, in relazione al nuovo articolo 35d.

## **4.7 Legge federale del 6 ottobre 1995 sul mercato interno**

#### *Art. 2 cpv. 7*

Analogamente al diritto in materia di acquisti pubblici (cfr. art. 9 della legge federale del 21 giugno 2019<sup>101</sup> sugli acquisti pubblici [LAPub] e l'art. 9 del Concordato intercantonale sugli appalti pubblici<sup>102</sup> [CIAP]), anche nella LMI si deve creare la possibilità di trasferire in particolare i monopoli naturali ai privati secondo modalità diverse dai bandi di concorso, ad esempio mediante procedure di concessione. Questo è opportuno, ad esempio, quando l'iniziativa per realizzare una rete termica proviene da un privato che, in un determinato sito, è l'unico ad avere una fonte di calore e, di conseguenza, ad avere la possibilità di predisporre e gestire una simile rete. Si elimina in tal modo l'incertezza del diritto dovuta, da una parte, all'articolo 9 LAPub e CIAP e, dall'altra, all'articolo 2 capoverso 7 LMI.

## **5 Ripercussioni**

### **5.1 Ripercussioni sulle emissioni di gas serra**

Con le modifiche di legge proposte la Svizzera intende dimezzare entro il 2030 le proprie emissioni di gas serra rispetto al livello del 1990. Si tratta di una riduzione di circa 27 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub>eq, che deve avvenire in primo luogo in Svizzera. Le riduzioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi vincolanti a livello internazionale devono essere realizzate attraverso misure all'estero.

Stando all'Inventario dei gas serra pubblicato nell'aprile 2022, nel 2020 le emissioni di gas serra erano inferiori del 19 per cento circa rispetto al livello del 1990. L'obiettivo previsto per il 2020 è quindi stato mancato di poco. La pandemia di coronavirus ha tuttavia avuto un impatto notevole sull'andamento delle emissioni nel 2020, in particolare nel settore dei trasporti. È quanto emerge anche dalla statistica sul CO<sub>2</sub> pubblicata a metà luglio 2022. Nel 2020 le emissioni di gas serra erano inferiori del 5,5 per cento circa rispetto al livello del 1990.

<sup>101</sup> RS 172.056.1

<sup>102</sup> Concordato intercantonale per gli appalti pubblici (2020). Revisione totale del Concordato intercantonale per gli appalti pubblici (CIAP). Esempio di messaggio. Consultabile all'indirizzo: [www.bpuk.ch](http://www.bpuk.ch) > Konkordate > IVöB > IVöB 2019.

Tra il 2021 e il 2030 le emissioni di gas serra devono diminuire in media di almeno il 35 per cento rispetto al 1990. Poiché l'obiettivo per il 2020 non è stato raggiunto e la proroga della legge sul CO<sub>2</sub> decisa dal Parlamento fino al 2024 prevede una riduzione relativamente modesta (-1,5 per cento all'anno), in futuro le emissioni dovranno essere ridotte in misura più marcata per raggiungere, nel 2030, un livello nettamente inferiore al 50 per cento rispetto al 1990. Nel quinquennio 2025–2030, dovranno essere realizzate complessivamente riduzioni per circa 142 tonnellate di CO<sub>2</sub>.

Le riduzioni necessarie devono essere raggiunte, tra l'altro, con i provvedimenti della vigente legge sul CO<sub>2</sub>, con l'inasprimento degli strumenti esistenti proposto nel presente atto e con provvedimenti supplementari, tra cui eventuali misure in altri settori di rilevanza climatica (ad es. politica energetica e dei trasporti o agricoltura). Importanti in questa ottica sono anche il progresso tecnologico e i comportamenti virtuosi volontari.

I provvedimenti previsti nel settore degli edifici consentiranno di ridurre le emissioni entro il 2030 del 55 per cento rispetto al 1990. Vi contribuiscono anche le prescrizioni cantonali, la tassa sul CO<sub>2</sub> applicata ai combustibili e la proroga del Programma Edifici. Quest'ultimo mira in primo luogo a promuovere i risanamenti energetici e la costruzione di edifici efficienti come pure a sostituire sistemi di riscaldamento a combustibili fossili con sistemi di riscaldamento alimentati con energie rinnovabili. Grazie alla copertura assicurata dal fondo per le tecnologie, inoltre, sarà possibile ampliare l'approvvigionamento di calore da fonti rinnovabili mediante reti termiche e realizzare ulteriori riduzioni nel settore degli edifici e dell'industria.

Nel settore dei trasporti la rapida elettrificazione del parco veicoli e la miscelazione di carburanti rinnovabili comporteranno entro il 2030 una riduzione del 28 per cento rispetto al 1990. Al raggiungimento di questo obiettivo contribuiscono l'inasprimento dei valori obiettivo di CO<sub>2</sub> per le automobili, gli autoveicoli e i trattori a sella leggera nuovi dal 2025 e dal 2030, l'introduzione di valori obiettivo di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti a partire dal 2025, la promozione delle infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici e l'obbligo di ridurre di almeno il 5 per cento le emissioni prodotte dai trasporti ricorrendo a carburanti rinnovabili quali bioetanolo, biodiesel, biogas e carburanti sintetici. Questa percentuale corrisponde a una miscelazione con circa 141 milioni di litri di bioetanolo e con 128 milioni di litri di biodiesel ed è inferiore al potenziale tecnico che consentirebbe di miscelare il 5 per cento di bioetanolo alla benzina e il 7 per cento di biodiesel al diesel. Le riduzioni ottenute mediante la quota di miscelazione con carburanti rinnovabili nel settore dell'aviazione non sono tuttavia computate negli obiettivi, nella misura in cui i carburanti sono impiegati nel traffico aereo internazionale. La promozione di autobus e battelli elettrici consente di ridurre le emissioni nel settore del trasporto pubblico e contribuisce al raggiungimento degli obiettivi. Il mantenimento dell'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti fossili produce riduzioni di entità più o meno uguale nel settore degli edifici, dei trasporti e dell'industria.

Nell'industria il calo delle emissioni entro il 2030 sarà presumibilmente del 27 per cento rispetto al 1990. A più lungo termine, ossia dopo il 2030, il previsto computo della cattura e dello stoccaggio di CO<sub>2</sub> incentiverà fortemente l'uso delle tecnologie CCS. Inoltre, nel quadro di progetti di compensazione, sarà possibile computare

le emissioni negative di CO<sub>2</sub> ottenute grazie alla cattura e dallo stoccaggio delle emissioni biogene provenienti da impianti SSQE. Fino al 2030 l'effetto di questi provvedimenti sarà ancora trascurabile. Tuttavia, nell'ottica dell'obiettivo del saldo netto pari a zero entro il 2050, le regolamentazioni restano molto importanti. L'esenzione dalla tassa sul CO<sub>2</sub> in caso di sottoscrizione di un impegno di riduzione continua a fondarsi in primo luogo sull'attuazione di provvedimenti sostenibili sotto il profilo economico-aziendale. Gli impegni di riduzione rispecchiano dunque in gran parte il progresso tecnologico e dunque l'evoluzione ipotetica dello scenario di riferimento. L'obbligo per le imprese esentate di pianificare e attuare entro il 2040 provvedimenti per l'abbandono delle energie fossili avrà tuttavia un effetto a lungo termine positivo sull'andamento delle emissioni. Anche i provvedimenti di promozione dell'innovazione – segnatamente il mantenimento del fondo per le tecnologie e il miglioramento della regolamentazione sugli aiuti finanziari per i progetti pilota e di dimostrazione – avranno effetti tangibili solo dopo il 2030. Il loro obiettivo è in primo luogo promuovere le tecnologie innovative e contribuire a renderle a medio e lungo termine mature per il mercato.

Negli altri settori (agricoltura, gas F, rifiuti) le emissioni scenderanno entro il 2030 di un buon 16 per cento rispetto al 1990. Complessivamente, le emissioni di gas serra in Svizzera nel 2030 dovrebbero pertanto essere inferiori di circa il 34 per cento rispetto al 1990 ed ammontare all'incirca a 35,6 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub>eq. Per il raggiungimento dell'obiettivo nel 2030, ovvero una riduzione a 27 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub>eq, è dunque necessario realizzare all'estero una riduzione supplementare di 8,6 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub>eq. La riduzione interna cumulativa nel periodo 2025–2030 ammonterà a 99 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub>eq rispetto al 1990. Per raggiungere l'obiettivo medio del 35 per cento, occorre quindi ridurre ulteriormente le emissioni nel periodo 2025–2030 per un totale di 43 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub>eq.

Queste riduzioni dovranno essere realizzate mediante provvedimenti all'estero. Con un aumento massimo a titolo di compensazione di 5 centesimi per litro di carburante e nell'ipotesi che i costi per le riduzioni conseguite all'estero ammonteranno a 35 franchi per tonnellata di CO<sub>2</sub>eq, nel 2030 potrebbero essere compensati quasi 6 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub>eq su un totale di 8,6 milioni. Per raggiungere l'obiettivo del 2030 mancano dunque 2,6 milioni di CO<sub>2</sub>eq che, a un prezzo di 35 franchi per tonnellata di CO<sub>2</sub>eq, corrispondono a ben 90 milioni di franchi. Se si considera anche l'obiettivo di una riduzione media del 35 per cento tra il 2021 e il 2030, la differenza, in termini cumulativi, è pari a circa 20 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub>eq sul periodo 2025–2030. Ai fini dell'attuazione nell'ambito dell'obbligo di compensazione che grava sugli importatori di carburanti, il rifinanziamento richiederebbe una cifra superiore ai 5 centesimi per litro di carburante ammessi dalla legge. Il prezzo per tonnellata di CO<sub>2</sub> è quindi decisivo per stabilire quanto può essere compensato. Essendo soggetto a molte incertezze e fluttuazioni, può variare a seconda delle ipotesi da 18 a 70 franchi per tonnellata di CO<sub>2</sub>. Considerando un prezzo basso (18 franchi), gli importatori di carburanti soggetti all'obbligo di compensazione potrebbero realizzare le riduzioni necessarie all'estero. Nel caso di prezzi più elevati (70 franchi), e tenendo conto della compensazione effettuata dagli importatori, mancherebbero in totale 31,6 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> per un equivalente di ben 2,2 miliardi di franchi.

Qualora l'aumento a titolo di compensazione resti fissato a 5 centesimi, i fondi necessari dovranno provenire da altre fonti; la legge consentirebbe anche un finanziamento attraverso il bilancio generale della Confederazione.

## 5.2 Ripercussioni per la Confederazione

Il progetto comprende diverse nuove misure di sostegno, che saranno finanziate in parte mediante il bilancio generale della Confederazione e in parte con mezzi a destinazione vincolata. I mezzi (sanzioni, tassa sul CO<sub>2</sub>, proventi di aste nel settore della navigazione aerea) provenienti dai diversi strumenti di politica climatica devono in linea di massima andare a beneficio dei settori da cui provengono o di settori strettamente collegati.

La seguente tabella riassume le misure di sostegno finanziate mediante il bilancio generale della Confederazione, i proventi dell'imposta sugli oli minerali (IOM) e i proventi delle aste per i diritti di emissione nell'ambito della navigazione aerea.

*Tabella 3*

### **Riepilogo delle misure di sostegno finanziate mediante il bilancio generale della Confederazione, i proventi dell'imposta sugli oli minerali e i proventi delle aste per i diritti di emissione nell'ambito della navigazione aerea**

Strumenti	Costi max in mio. di CHF all'anno	Finanziamento
Promozione del trasporto ferroviario transfrontaliero di persone (art. 37a D-LCO <sub>2</sub> )	max 30	Fino al 2030; finanziato attraverso la parte a destinazione vincolata dei proventi della vendita all'asta dei diritti di emissione nell'ambito della navigazione aerea.
Promozione di impianti per la fabbricazione di carburanti sintetici per l'aviazione (art. 103b D-LNA)	ca. 25–30	Fino al 2030; max 20 mio. dal bilancio generale della Confederazione e 5–10 mio. dai proventi dei voli soggetti all'imposta sugli oli minerali.
Conversione ad autobus e battelli elettrici nell'ambito dei trasporti pubblici (art. 41a D-LCO <sub>2</sub> )	max 47	Fino al 2030; parzialmente finanziato con proventi supplementari dell'IOM.
Promozione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici (art. 41b D-LCO <sub>2</sub> )	ca. 30	Fino al 2030; finanziato con il prodotto netto dell'imposta sugli oli minerali.
<b>Totale</b>	<b>max 132–137</b>	

Ai fini della promozione degli impianti destinati alla produzione di carburanti sintetici per l'aviazione secondo l'articolo 103*b* LNA dovrà essere stanziato un nuovo credito d'impegno di 150 milioni di franchi; un massimo di 20 milioni di franchi all'anno graverà sul bilancio generale della Confederazione.

La promozione del trasporto ferroviario transfrontaliero di persone (limitata fino al 2030) sarà finanziata con i proventi della vendita all'asta dei diritti di emissione nell'ambito della navigazione aerea, che finora erano riversati nel bilancio generale della Confederazione. Per questa misura si propone lo stanziamento di un nuovo credito d'impegno di 180 milioni di franchi.

Per la promozione di veicoli a propulsione elettrica al di fuori del trasporto regionale di viaggiatori (art. 41*a* legge sul CO<sub>2</sub>) si ipotizza un contributo federale massimo di 84 milioni di franchi per il periodo dal 2025 al 2030. Per i battelli elettrici una stima risulta difficile; in totale si calcola un importo di qualche decina di milioni di franchi (o circa 3 milioni di franchi all'anno). Fino a 180 milioni di franchi saranno invece necessari per concedere un contributo federale del 75 per cento sugli ulteriori costi d'investimento per gli autobus a propulsione elettrica, dedotti altri strumenti di promozione. Alla Confederazione il passaggio ad autobus e battelli elettrici adibiti al trasporto pubblico dovrebbe costare al massimo 47 milioni di franchi all'anno. Per i contributi d'incentivazione occorre stanziare un credito d'impegno di 282 milioni di franchi fino al 2030. Queste uscite saranno bilanciate dagli introiti supplementari della Confederazione risultanti, a partire dal 2026, dalla soppressione del rimborso dell'imposta sugli oli minerali per gli autobus a motore diesel delle imprese di trasporto concessionarie. Almeno in un primo tempo, la copertura di buona parte delle spese supplementari sarebbe garantita.

Per la promozione delle stazioni di ricarica si prevede di impiegare, soltanto fino al 2030, una parte della quota dell'imposta sugli oli minerali che, secondo l'articolo 86 capoverso 2 lettera f della Costituzione federale è «di norma» assegnata al FOISTRA. Il fabbisogno finanziario dovrebbe essere pari a circa 30 milioni di franchi all'anno. La soppressione di questo conferimento al FOISTRA non influisce sul momento dell'aumento del supplemento d'imposta gravante gli oli minerali che si verificherebbe se il patrimonio del Fondo dovesse scendere al di sotto della soglia di 500 milioni di franchi; il conferimento è troppo esiguo rispetto ai circa 3 miliardi di franchi che, secondo stime attuali, affluiranno in media ogni anno nel finanziamento del traffico stradale tra il 2020 e il 2040. Inoltre, le oscillazioni annue potranno essere elevate sul fronte sia delle entrate sia delle uscite e ammontare a diverse centinaia di milioni di franchi. Per la promozione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici occorre dunque stanziare un credito d'impegno di 180 milioni di franchi. Le risorse non erogate entro la fine del 2032 saranno riversate al FOISTRA.

Le perdite fiscali dovute alla proroga degli sgravi fiscali sui carburanti rinnovabili segregati, sul gas naturale e sul gas liquido, stimate a circa 200 milioni di franchi all'anno, saranno compensate entro la fine di dicembre del 2037.

La seguente tabella riassume gli strumenti finanziati con i proventi a destinazione vincolata della tassa sul CO<sub>2</sub>. Gli importi previsti per i singoli strumenti di finanziamento devono essere determinati dal Consiglio federale nel preventivo per l'anno successivo

e sono quindi soggetti alla sovranità di bilancio del Parlamento, così come gli aiuti finanziari illustrati nella tabella precedente.

*Tabella 4*

**Riepilogo delle misure di sostegno finanziate con i proventi a destinazione vincolata della tassa sul CO<sub>2</sub>**

Strumenti	Costi in mio. di CHF all'anno	Finanziati con i proventi a destinazione vincolata della tassa sul CO <sub>2</sub>
Riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> degli edifici (Programma Edifici, art. 34 cpv. 1 D-LCO <sub>2</sub> )	in media ca. 470	Illimitato.
Promozione delle energie rinnovabili (art. 34a D-LCO <sub>2</sub> )	max 45	Illimitato per la geotermia; fino a fine 2030 per la pianificazione energetica; fino a fine 2035 per i gas rinnovabili.
Fondo per le tecnologie per finanziare fideiussioni e coprire i rischi (art. 35 cpv. 1 D-LCO <sub>2</sub> )	max 35	Illimitato.
<b>Totale</b>	<b>max 550</b>	

Una quota massima pari al 49 per cento della tassa sul CO<sub>2</sub> applicata ai combustibili fossili sarà riservata fino al 2030 alle misure di promozione nel settore degli edifici e al fondo per le tecnologie. Il limite di un terzo dei proventi della tassa sul CO<sub>2</sub>, ma al massimo 450 milioni di franchi all'anno, per il Programma Edifici è abrogato. Per contro, la legge prevede un tetto per le risorse da destinare alla promozione della geotermia, della pianificazione energetica, dei gas rinnovabili e per il fondo per le tecnologie. Le risorse rimanenti saranno assegnate al Programma Edifici, per il quale, tra il 2025 e il 2030, dovrebbero essere a disposizione mediamente circa 470 milioni di franchi all'anno. I proventi a destinazione vincolata della tassa sul CO<sub>2</sub> ammontano quindi complessivamente a circa 550 milioni di franchi annui. Le risorse effettivamente impiegate all'anno possono variare rispetto a questo importo. I fondi non utilizzati possono essere riportati agli anni successivi fino a 150 milioni di franchi; gli importi eccedenti sono ridistribuiti alla popolazione e agli operatori economici. I finanziamenti per la promozione della pianificazione energetica saranno concessi fino alla fine del 2030, quelli per i gas rinnovabili fino alla fine del 2035. Successivamente, i sistemi di riscaldamento a energie rinnovabili dovrebbero diventare la norma anche nel caso in cui si sostituisca un vecchio impianto. A tal fine è però essenziale che le autorità cantonali applichino in modo coerente il «modello di prescrizioni energetiche dei Cantoni» e lo inaspriscano continuamente.

Per la promozione della geotermia, della pianificazione energetica e dei gas rinnovabili occorre stanziare un nuovo credito d'impegno di 270 milioni di franchi.

Il credito d'impegno a tempo indeterminato di 500 milioni di franchi a favore del fondo per le tecnologie si basa sull'articolo 118 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> e nel preventivo per il 2025 deve essere adeguatamente incrementato in funzione dell'esposizione al rischio.

L'impatto della presente revisione sulla riduzione degli introiti della TTPCP non è quantificabile con certezza; dipenderà dalla diffusione degli autocarri a propulsione elettrica. Secondo le Prospettive energetiche 2050+, la loro quota di mercato nel 2030 dovrebbe essere del 6,5 per cento. Secondo questa ipotesi, gli introiti lordi della TTPCP diminuirebbero gradualmente di un importo massimo di 100 milioni di franchi all'anno rispetto a oggi, scendendo a 1,5 miliardi di franchi. Due terzi sarebbero a carico della Confederazione e un terzo a carico dei Cantoni. Tuttavia, gran parte di queste perdite si sarebbero comunque verificate per effetto delle attuali disposizioni derogatorie a livello di ordinanza.

Il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS) continua ad essere soggetto all'obbligo di compensazione in quanto importatore centrale di carburanti della Confederazione. Secondo le stime attuali, tra il 2025 e il 2030 i costi dovrebbero ammontare a circa 50 milioni di franchi. A tale obbligo si aggiunge ora anche quello di miscelare ai carburanti per l'aviazione carburanti rinnovabili e di perseguire una riduzione di almeno il 5 per cento delle emissioni di CO<sub>2</sub> mediante l'impiego di carburanti rinnovabili nel traffico stradale. Per l'adempimento dell'obbligo relativo alla quota di miscelazione si ipotizzano costi pari in media a circa 3,4 milioni di franchi all'anno; per l'adempimento dell'obbligo di immissione di carburanti rinnovabili nel traffico stradale nella misura del 5 per cento i costi medi dovrebbero ammontare a circa 0,425 milioni di franchi all'anno.

Affinché la Svizzera possa raggiungere i suoi obiettivi di riduzione, occorrerà verosimilmente finanziare ulteriori misure di riduzione all'estero. Attualmente non è ancora possibile stimare con precisione le quantità che dovrebbero essere compensate all'estero. Inoltre, l'andamento dei prezzi delle misure di compensazione è incerto. Secondo le previsioni attuali, essi variano tra i 18 e i 70 franchi per tonnellata di CO<sub>2</sub>. Questi prezzi, a loro volta, sono decisivi per il contributo che gli importatori di carburante possono fornire entro il limite massimo possibile di 5 centesimi. Più i prezzi sono bassi, più è possibile compensare con i 5 centesimi previsti. In questo contesto, il disegno di legge contiene una clausola di salvaguardia: se la compensazione fornita dagli importatori di carburante dovesse rivelarsi insufficiente per raggiungere gli obiettivi di riduzione della Svizzera, la Confederazione potrebbe finanziare le riduzioni mancanti. In tal caso, il nostro Collegio presenterà un messaggio al Parlamento nella seconda metà degli anni 2020, quando il fabbisogno in termini di finanziamento sarà chiaro.

La promozione dell'infrastruttura di ricarica contribuisce a un incremento dell'elettricità. Ne risulta un calo dei proventi della tassa sugli oli minerali, che si ripercuote sulle entrate del Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS), del FOSTRA e in generale sul bilancio della Confederazione. Queste ripercussioni si avranno comunque, in misura leggermente minore, anche senza le modifiche del presente disegno, poiché l'elettricità è in continua crescita. Per colmare questa lacuna di finanziamento, il nostro Collegio ha già commissionato un progetto di tassa

sostitutiva all'imposta sugli oli minerali, che subentrerà alla stessa e sarà addebitata per chilometro. L'entrata in vigore è prevista per il 2030.

Promuovendo le infrastrutture di ricarica con l'imposta di consumo sui carburanti per 30 milioni di franchi all'anno, tra il 2024 e il 2030 verranno a mancare al FOISTRA gli introiti corrispondenti. Si tratta tuttavia di una riduzione trascurabile rispetto ai versamenti annuali di circa 3 miliardi di franchi e non dovrebbe comportare ripercussioni finanziarie degne di nota né per la Confederazione né per i Cantoni.

In generale il gettito dell'imposta sugli oli minerali diminuisce costantemente, soprattutto a causa dell'elettrificazione dei trasporti. Per poter finanziare comunque l'infrastruttura, il nostro Collegio prevede una tassa sostitutiva per i veicoli con propulsione alternativa<sup>103</sup>.

Il progetto comporterà per la Confederazione un fabbisogno aggiuntivo di personale, che, salvo riserve dovute all'implementazione dettagliata e al coordinamento con il controprogetto indiretto all'Iniziativa per i ghiacciai, è stimato come segue: per l'esecuzione dei nuovi strumenti d'incentivazione un posto all'UFT (art. 37a e art. 41a), due posti all'UFE (artt. 34a e 41b) e un posto all'UFAC (art. 103b LNA); per l'estensione anche ai veicoli pesanti degli obiettivi sul CO<sub>2</sub> previsti per il parco veicoli (art. 10 cpv. 2) un posto supplementare all'UFE, mentre per l'obbligo di miscelazione con carburanti rinnovabili per l'aviazione un posto presso l'UFAM. L'allargamento dell'esenzione dalla tassa a tutte le imprese (art. 31) potrebbe far raddoppiare gli attuali impegni di riduzione, rendendo necessari tre posti all'UFAM e due posti all'UFE. Saranno infine necessari tre posti all'UFAM per l'autorizzazione di carburanti rinnovabili secondo la LPamb (art. 35).

### **5.3 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna**

L'esecuzione dei provvedimenti previsti con la presente revisione compete in generale alla Confederazione. Per i Cantoni e i Comuni non comporta nuovi o ulteriori compiti amministrativi di particolare rilevanza.

Alcuni provvedimenti potrebbero aiutare i Cantoni e i Comuni a elaborare strategie climatiche proprie o a raggiungere obiettivi già fissati. I settori sui quali i Cantoni e i Comuni possono fare maggiormente leva sono in genere l'approvvigionamento di calore e i trasporti. Pertanto, la promozione delle stazioni di ricarica per i veicoli elettrici svolge un ruolo importante perché favorisce la sostituzione dei veicoli che utilizzano carburanti fossili. Grazie al sostegno previsto per autobus e battelli elettrici, le regioni che finora hanno beneficiato in misura limitata dell'elettrificazione nei trasporti pubblici potranno recuperare terreno. La crescente elettrificazione, sia nel settore del trasporto pubblico che nel traffico motorizzato privato, comporta inoltre una diminuzione delle emissioni foniche e delle sostanze nocive, con effetti positivi sulla qualità di vita nelle città e negli agglomerati. Nel settore dell'approvvigionamento di calore,

<sup>103</sup> Finanziamento a lungo termine delle infrastrutture di trasporto: il Consiglio federale fissa le prossime tappe. Consultabile all'indirizzo: [www.datec.admin.ch](http://www.datec.admin.ch) > DATEC > Documentazione > Comunicati stampa.

la copertura dei rischi legati alle reti termiche e i contributi d'investimento per i produttori di gas rinnovabili avranno ripercussioni positive sui Cantoni e i Comuni, perché favoriscono la decarbonizzazione e riducono gli ostacoli agli investimenti. Lo stesso dicasi per le nuove misure d'incentivazione nel settore degli edifici che, accelerando la sostituzione dei sistemi di riscaldamento a combustibili fossili, agevolano l'impiego mirato di risorse rinnovabili. Con il sostegno limitato nel tempo offerto alla pianificazione energetica territoriale, i Comuni saranno maggiormente incentivati sia ad attuare una pianificazione lungimirante nel settore dell'approvvigionamento energetico sia ad ottimizzare l'approvvigionamento di calore e di freddo anche a livello sovracomunale. Il sostegno contribuirà inoltre a evitare investimenti sbagliati e a prevenire trappole («lock-in») indesiderate.

La Confederazione svolge inoltre un ruolo di coordinamento nell'adattamento ai cambiamenti climatici. Provvede in particolare alla creazione e all'elaborazione di basi che possono spingere Cantoni e Comuni ad adottare provvedimenti per favorire l'adattamento ai cambiamenti climatici nonché per prevenire e gestire i danni dovuti al clima, a beneficio in particolare delle regioni fortemente colpite dalle conseguenze del cambiamento climatico, tra cui zone densamente abitate, da una parte, e regioni periferiche e di montagna dall'altra.

#### 5.4 Ripercussioni sull'economia

Dimezzando rispetto a quelle del 1990 le proprie emissioni di gas serra entro il 2030, la Svizzera adempie gli impegni assunti nell'ambito dell'Accordo sul clima e contribuisce agli sforzi globali volti a contenere i cambiamenti climatici. Sistematiche osservazioni pluriennali mostrano che la Svizzera è colpita in misura fortemente superiore alla media dai cambiamenti climatici. Tra il periodo di riferimento preindustriale (1871–1900) e gli ultimi 30 anni (1991–2020), la temperatura dell'aria al suolo è aumentata di 2,1 °C, ossia in maniera nettamente superiore alla media mondiale, pari a circa 1 grado. Un mancato intervento o un intervento insufficiente comporterebbe costi molto elevati già entro il 2050<sup>104</sup>. La Svizzera ha quindi tutto l'interesse a una rapida diminuzione delle emissioni globali e con la presente revisione intende fare la sua parte.

Il progetto punta in primo luogo su incentivi mirati e su strumenti di promozione. Da un punto di vista economico, la transizione verso un mondo più rispettoso del clima offre opportunità di crescita e incentivi per l'innovazione in diversi settori, soprattutto nell'ambito della ricerca e delle aziende del settore delle tecnologie pulite («cleantech»). Anche il settore delle telecomunicazioni, che può contribuire alla riduzione delle emissioni con soluzioni digitali in vari ambiti, o il settore assicurativo e finanziario può tendenzialmente trarne beneficio. Inoltre, la riduzione del consumo di energia fossile riduce la dipendenza dall'estero, con effetti positivi sulla creazione di valore nazionale nel settore energetico.

<sup>104</sup> Strategia climatica a lungo termine della Svizzera, rapporto del Consiglio federale del 27 gennaio 2021 consultabile all'indirizzo: [www.bafu.admin.ch](http://www.bafu.admin.ch) > Temi > Tema Clima > Informazioni per gli specialisti > Obiettivi della politica climatica > Obiettivi di riduzione > Obiettivo 2050 > Strategia climatica 2050.

In quanto piazza finanziaria di importanza mondiale, la Svizzera può anche svolgere un ruolo importante nell'orientare i flussi finanziari verso investimenti rispettosi del clima come chiesto dall'Accordo sul clima. La Svizzera è anche già molto ben posizionata nella ricerca e nello sviluppo di tecnologie a emissioni negative. Le misure previste per la promozione dell'innovazione, in particolare l'adeguamento nel settore degli aiuti finanziari per progetti pilota e di dimostrazione, mirano a sfruttare ancora meglio e in modo più mirato il potenziale del nostro Paese quale piazza di ricerca e innovazione.

Parallelamente, l'abbandono dei vettori energetici fossili può comportare nel breve e medio termine costi supplementari per i settori direttamente interessati. In futuro, la domanda di beni la cui produzione genera grandi quantità di gas serra, di combustibili e carburanti fossili e di veicoli inefficienti tenderà a diminuire, comportando un calo dei guadagni nei settori colpiti e cambiamenti strutturali, ma senza incidere sulla competitività internazionale. Le aziende che producono grandi quantità di emissioni partecipano al SSQE e sono quindi soggette allo stesso quadro normativo dei loro concorrenti nell'UE. Inoltre, la restituzione della tassa sul CO<sub>2</sub> ai gestori di impianti che hanno sottoscritto un impegno di riduzione sarà possibile in futuro a prescindere dai settori in cui operano. Va anche notato che i più importanti partner commerciali della Svizzera intendono realizzare entro il 2030 e oltre obiettivi climatici almeno altrettanto ambiziosi di quelli della Svizzera.

Le ripercussioni dei vari provvedimenti sono state valutate tramite un «quick-check». I risultati più importanti sono descritti di seguito.

La tassa sul CO<sub>2</sub> è mantenuta invariata e continua a prevedere, con la redistribuzione parziale pro capite, un meccanismo che assorbe in gran parte i possibili effetti negativi della redistribuzione sulle famiglie a basso reddito. A seguito della riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dai combustibili fossili si presume però che i proventi della tassa sul CO<sub>2</sub> e gli importi che possono essere redistribuiti alle famiglie e agli operatori economici subiranno una diminuzione. Le somme redistribuite calano anche in seguito all'aumento del vincolo di destinazione parziale<sup>105</sup>. D'altro canto, i sistemi di riscaldamento non fossili comportano costi energetici inferiori e, dopo gli interventi di risanamento energetico, i proprietari di immobili beneficiranno di un aumento del valore dei propri immobili.

Il Programma Edifici in corso viene mantenuto. Sono inoltre previsti aiuti finanziari per misure quali l'utilizzo diretto dell'energia geotermica, la pianificazione energetica dei Comuni e la garanzia contro i rischi legati alla costruzione di reti termiche. Tra il 2025 e il 2030, la Confederazione e i Cantoni potrebbero stanziare un totale di circa 3,9 miliardi di franchi svizzeri per la ristrutturazione degli edifici e il passaggio a sistemi di riscaldamento rispettosi del clima. Ne beneficerebbero i proprietari di edifici, ma anche gli inquilini, l'edilizia, le PMI svizzere e le attività imprenditoriali e artigianali locali.

<sup>105</sup> Nel 2022 saranno redistribuiti 88.20 franchi pro capite. Se si attingesse all'intera destinazione vincolata (49 %), tale cifra scenderebbe a 67.50 franchi.

Nel settore dei trasporti, le norme sul CO<sub>2</sub> in vigore per automobili, autofurgoni, trattori a sella leggeri e veicoli commerciali pesanti creano incentivi per aumentare l'importazione di veicoli a basse emissioni. Con veicoli più efficienti, la spesa per il carburante si riduce. A seconda dell'andamento del mercato e dell'adeguamento del parco veicoli da parte degli importatori, le prescrizioni in materia di emissioni generano al massimo proventi medi annui dovuti alle sanzioni pari a decine o a poche centinaia di milioni di franchi. Possono inoltre verificarsi perdite di fatturato o di margini di mercato se, per il rispetto degli obiettivi, diventa necessario adeguare il modello aziendale o il parco dei veicoli venduti. Gli importatori che puntano già su marche con motori efficienti saranno – intenzionalmente – avvantaggiati, almeno in una fase transitoria, in termini sia di rispetto dei valori obiettivo che di competitività sul mercato dei veicoli.

Il supplemento massimo di compensazione di 5 centesimi per litro di carburante previsto dall'attuale legge sul CO<sub>2</sub> rimane invariato. Esso consente agli importatori di carburanti fossili di finanziare i costi di compensazione. Il prezzo effettivo della benzina o del diesel alla pompa dipende dalla situazione del mercato. Nelle regioni di confine, per esempio, i prezzi del carburante possono essere più bassi perché le stazioni di servizio sono esposte a una maggiore pressione sui prezzi.

Gli importatori potranno scegliere se introdurre carburanti rinnovabili segregati o in equilibrio di massa. La messa in commercio di carburanti rinnovabili separati beneficia oggi di agevolazioni fiscali in quanto le loro emissioni di gas serra sono inferiori a quelle dei carburanti fossili. La conseguente riduzione dei proventi dell'imposta sugli oli minerali deve essere compensata mediante un aumento delle aliquote fiscali su benzina e diesel. Data la limitazione a fine 2037 non sarà necessario alcun ulteriore aumento dell'aliquota.

Nel traffico aereo, la quota di miscelazione e la promozione dei carburanti sintetici contribuiranno a rafforzare la posizione della Svizzera come centro di innovazione e di ricerca. Il nostro Paese punta dunque anche su un prodotto di esportazione promettente e interessante per le compagnie aeree. La quota di miscelazione potrebbe comportare un leggero aumento dei costi del carburante, ma poiché la regolamentazione è identica a quella dell'UE e tutti i voli in partenza dalla Svizzera sono interessati in uguale misura, gli operatori di aeromobili svizzeri non subiranno svantaggi concorrenziali. Fino al 2030 non si dovrebbero avere aumenti sensibili dei prezzi al consumo, da un lato perché le quote di carburanti rinnovabili da raggiungere entro il 2030 sono ancora esigue e, dall'altro, perché la concorrenza europea è soggetta alle stesse prescrizioni. I costi supplementari saranno riversati soltanto in parte sui prezzi dei biglietti aerei.

La conversione alle tecnologie di propulsione rispettose del clima nel settore del trasporto pubblico potrebbe implicare un aumento dei costi di investimento. Tuttavia, la Confederazione se ne assumerà una parte sostanziale. Non si prevedono pertanto aumenti sensibili per gli utenti del trasporto pubblico. Gli aiuti finanziari per la promozione del trasporto ferroviario transfrontaliero di persone incidono sulla concorrenza tra ferrovia e traffico aereo. Con la promozione del trasporto ferroviario internazionale di persone si possono offrire collegamenti ferroviari notturni più economici e alternative interessanti ai voli a corto raggio. La soppressione della restituzione dell'imposta

sugli oli minerali comporta un onere finanziario supplementare per le imprese di trasporto. Esso risulterà tuttavia tanto più basso, quanto più rapidamente le aziende del settore rinnoveranno il proprio parco veicoli con mezzi di trasporto rispettosi del clima. Prima del coronavirus, la restituzione per il trasporto locale e regionale dei viaggiatori ammontava a 78 milioni di franchi.

Per compensare i maggiori costi d'esercizio dovuti alla mancata restituzione dell'imposta sugli oli minerali, si possono valutare diverse opzioni: riduzione dei costi grazie a un aumento dell'efficienza delle imprese stesse, indennità più elevate da parte dei committenti del trasporto locale e regionale di persone o introiti supplementari attraverso l'aumento del grado di utilizzo dei mezzi di trasporto o, in ultima istanza, l'adeguamento dei prezzi dei biglietti. A tale proposito occorre osservare che la restituzione dell'imposta sugli oli minerali diminuirà progressivamente vista la crescente elettrificazione del parco autobus. Inoltre, i minori costi d'esercizio degli autobus elettrici rispetto a quelli a diesel convenzionali consentiranno di compensare almeno in parte i maggiori costi di acquisto e per l'infrastruttura.

Gli operatori che sottoscrivono un impegno di riduzione dovranno dimostrare come intendono rinunciare a buona parte dei combustibili fossili entro il 2040. Le misure economiche pretese finora a titolo di controprestazione per l'esenzione dall'imposta non sono sufficienti per raggiungere l'obiettivo di un saldo netto pari a zero nel 2050. Poiché la normativa proposta prevede che l'esenzione dalla tassa sul CO<sub>2</sub> per i gestori di impianti si esaurirà a fine 2040, nelle loro decisioni sugli investimenti essi dovranno tenere presente che, dopo tale data, saranno soggetti alla tassa e che, di conseguenza, le varianti innovative e a emissioni neutre sono più interessanti rispetto agli investimenti in soluzioni fossili. Con gli adeguamenti previsti, le imprese aderenti al SSQE sono particolarmente incentivate a investire in tecnologie per la cattura e lo stoccaggio di CO<sub>2</sub>. Il potenziamento di queste tecnologie è un processo di medio e lungo termine, una chiave per il raggiungimento dell'obiettivo di un saldo netto pari a zero nel 2050.

In Svizzera, il finanziamento del trasporto pubblico ordinato avviene per circa il 50 per cento con fondi pubblici. Per quanto attiene al traffico regionale viaggiatori, questi fondi pubblici, presi a carico per il 50 per cento dai Cantoni e per il 50 per cento dalla Confederazione, ammontano a ben 2 miliardi di franchi all'anno.

Per quanto concerne i costi della regolamentazione, le misure previste dal presente disegno non comportano oneri aggiuntivi o ne comportano solo in misura marginale. I fornitori di carburanti per l'aviazione dovranno sostenere un maggior onere amministrativo dovuto al previsto obbligo di presentare rapporto. Lo stesso dicasi per gli operatori di aeromobili (nel caso in cui sia previsto un obbligo di rapporto). La quota di miscelazione è introdotta nell'Unione europea con un monitoraggio dettagliato degli operatori di aeromobili; ne risultano sinergie che possono essere sfruttate. L'onere supplementare che deriva dal presente disegno per gli operatori di aeromobili rispetto agli obblighi in vigore nell'UE è marginale. L'obbligo di immissione di carburanti rinnovabili nel traffico stradale determina costi normativi inferiori. Tale obbligo è meno oneroso dal punto di vista esecutivo, poiché i carburanti rinnovabili sono computati direttamente e non tramite attestati nazionali negoziabili rilasciati dall'UFAM per progetti di compensazione del CO<sub>2</sub>.

Le misure previste dal presente disegno potrebbero causare un leggero aumento della domanda di elettricità fino al 2030, pur producendo due tendenze contrapposte. Nel settore dei trasporti e del riscaldamento dei locali, la domanda di elettricità salirà a causa dell'aumento dell'elettromobilità e delle pompe di calore. Nell'industria e nel settore dei servizi, invece, la domanda di elettricità tenderà a diminuire grazie all'attuazione delle misure di efficientamento energetico. Lo scenario «ZERO base» contemplato dalle Prospettive energetiche 2050+ (che mira a un saldo netto pari a zero entro il 2050, ma non modella le misure del presente disegno) ipotizza per il 2030 una domanda di elettricità superiore di circa 8 PJ rispetto al 2019. Per coprire tale domanda, è necessario, tra l'altro, aumentare la produzione interna di elettricità da fonti rinnovabili. Il nostro Collegio ha illustrato le condizioni quadro nel suo messaggio del 18 giugno 2021<sup>106</sup> concernente la legge federale su un approvvigionamento elettrico sicuro con le energie rinnovabili. Con il presente disegno, che comprende una revisione della LEne e della legge sull'approvvigionamento elettrico, si intende promuovere ulteriormente il ricorso alle energie rinnovabili nazionali e incrementare la certezza dell'approvvigionamento della Svizzera, soprattutto in inverno.

## **5.5 Ripercussioni sulla società**

Le misure per la lotta contro il cambiamento climatico hanno un'elevata rilevanza sociale. Contribuiscono a mitigare le conseguenze del cambiamento impedendo che le generazioni future debbano sostenere costi che non hanno causato. Nel caso di un riscaldamento climatico incontrollato o contenuto solo in misura inadeguata i costi di un mancato intervento aumentano drasticamente nel lungo termine. Anche nell'ottica della giustizia intergenerazionale è dunque necessario e opportuno intervenire in modo deciso, rispettando non da ultimo il principio di causalità.

Il rafforzamento della protezione climatica deve altresì preservare gli interessi delle generazioni future. Il progetto favorisce pertanto la solidarietà intergenerazionale, contribuendo a rallentare il cambiamento climatico globale, promuovendo una gestione razionale, parsimoniosa ed efficiente delle risorse naturali rinnovabili e non rinnovabili e riducendo i rischi ambientali.

## **5.6 Ripercussioni sull'ambiente**

Le misure di riduzione delle emissioni di gas serra hanno l'effetto positivo secondario di attenuare gli effetti nocivi su altri comparti ambientali. L'abbandono dei combustibili e dei carburanti fossili contribuisce infatti anche alla riduzione degli inquinanti atmosferici. L'inquinamento atmosferico causa miliardi di franchi di danni in Svizzera colpendo la salute, la biodiversità, gli edifici, il suolo, le colture e i boschi. Nel 2018,

<sup>106</sup> FF 2021 1666

per esempio, i danni alla salute in Svizzera sono ammontati a circa 7 miliardi di franchi (o 2300 decessi prematuri – cfr. Indicatore aria)<sup>107</sup>. La sostituzione di carburanti e combustibili fossili con energie non inquinanti determina al tempo stesso la riduzione di inquinanti atmosferici quali ossido di azoto, monossido di carbonio, polveri fini e ozono. Diminuiscono di conseguenza anche le malattie, i decessi e le spese sanitarie dovuti all'inquinamento atmosferico, ma anche i danni agli edifici. La combustione della biomassa presenta tuttavia un bilancio positivo per la qualità dell'aria solo se avviene in impianti a basse emissioni di polveri fini. Secondo i calcoli dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, nel settore dei trasporti gli effetti esterni dell'inquinamento dell'aria ammontano a 4,2 miliardi di franchi, quelli delle emissioni foniche a 2,8 miliardi di franchi e quelli dei danni alla natura e al paesaggio a 1,2 miliardi di franchi<sup>108</sup>. Le misure introdotte nel settore dei trasporti contribuiscono ad attenuare gli effetti nocivi sull'ambiente e a ridurre i costi esterni.

Altri effetti secondari delle misure di protezione climatica significativi per l'ambiente sono le ripercussioni sulle emissioni foniche, sulla qualità del suolo e sulla biodiversità. Particolarmente rilevanti sono le interazioni con quest'ultimo settore, come illustrato nel rapporto dell'Accademia svizzera di scienze naturali<sup>109</sup>. Le misure contro il cambiamento climatico contribuiscono anche a rallentare la perdita di biodiversità e a impedire l'estinzione delle specie animali e vegetali minacciate. Di riflesso, la conservazione della biodiversità migliora la capacità di adattamento al cambiamento climatico. Le misure contro il cambiamento climatico e contro la perdita di biodiversità si integrano e completano a vicenda.

## 6 Aspetti giuridici

### 6.1 Costituzionalità

Le basi costituzionali su cui si fonda la presente revisione sono date essenzialmente dagli articoli 74 (Protezione dell'ambiente) e 89 (Politica energetica) della Costituzione federale (Cost.). Secondo l'articolo 74 Cost. la Confederazione è tenuta a emanare prescrizioni sulla protezione dell'uomo e del suo ambiente naturale da effetti nocivi o molesti. Inoltre, secondo l'articolo 89 capoverso 3 Cost.; è tenuta a emanare prescrizioni sul consumo energetico d'impianti, veicoli e apparecchi, nonché a promuovere lo sviluppo di tecniche energetiche, in particolare nel settore del risparmio energetico e delle energie rinnovabili.

<sup>107</sup> Danni alla salute causati dall'inquinamento atmosferico; consultabile all'indirizzo: [www.bafu.admin.ch](http://www.bafu.admin.ch) > Temi > Tema Aria > Dati, indicatori e carte > Indicatori > Indicatore aria.

<sup>108</sup> Ufficio federale dello sviluppo territoriale (2021): *Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse – Transports par la route et le rail, par avion et par bateau 2018*. Consultabile all'indirizzo: [www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch) > Mobilità > Basi e dati.

<sup>109</sup> Guisan A, Huggel C, Seneviratne SI, Steinberger J (2022): *Trendwende Klima und Biodiversität*. *Parlament trifft Wissenschaft*, Swiss Academies Communications 17(6). Consultabile all'indirizzo: [www.akademien-schweiz.ch](http://www.akademien-schweiz.ch) > Publikationen > Swiss Academies Series.

Il progetto concerne in particolare anche gli articoli costituzionali 85 (Tassa sul traffico pesante), 87 (Ferrovie e altri mezzi di trasporto), 87b (Impiego di tasse per compiti e spese connessi al traffico aereo) e 131 capoverso 1 lettera e nonché capoverso 2 (Imposte speciali di consumo). In ognuno di questi settori la Confederazione dispone di un'ampia competenza legislativa.

Il progetto mira a frenare il cambiamento climatico, inteso come effetto nocivo o molesto ai sensi dell'articolo 74 Cost. In base a quest'articolo, la Confederazione può adottare tutti i provvedimenti che considera proporzionati per raggiungere l'obiettivo costituzionale della protezione ambientale, tra cui anche la riscossione di tasse d'incentivazione come quella sul CO<sub>2</sub>. La destinazione parzialmente vincolata dei proventi di questa tassa a favore del Programma Edifici, della promozione della geotermia, della pianificazione energetica territoriale, degli impianti per la produzione di gas rinnovabili e del fondo per le tecnologie è considerata conforme alla Costituzione nella misura in cui supporta il raggiungimento dell'obiettivo di incentivazione (riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>) e interessa soltanto una piccola parte dei proventi della tassa (49 %). La parte più consistente (51 %) viene infatti ridistribuita, come previsto dal diritto vigente, alla popolazione e agli operatori economici. L'effetto incentivante della tassa sul CO<sub>2</sub> continuerà ad essere legato principalmente alla sua riscossione<sup>110</sup>.

Secondo il parere dell'Ufficio federale di giustizia (UFG), l'aumento della destinazione parzialmente vincolata per ragioni costituzionali non può essere superiore a un terzo. Se è maggiore, significa che la priorità non è data all'incentivazione attraverso il rincaro dell'oggetto della tassa, bensì alla generazione di ulteriori risorse. Così avviene in questo caso, poiché il disegno di legge non prevede alcun rincaro dell'oggetto della tassa – l'aliquota della tassa resta a 120 franchi per tonnellata di CO<sub>2</sub> – ma solo un aumento della destinazione parzialmente vincolata, che dovrebbe generare risorse aggiuntive per più di 200 milioni di franchi. Il disegno di legge pone quindi in primo piano uno scopo fiscale. La tassa sul CO<sub>2</sub> perde il proprio carattere di tassa d'incentivazione e diventa un'imposta sui carburanti secondo l'articolo 131 capoverso 1 lettera e Cost. Trattandosi di un'imposta sul carburante, deve soddisfare i requisiti costituzionali relativi alle imposte, tra cui in particolare il principio della generalità dell'imposizione (art. 127 cpv. 2 Cost.). Come l'imposta sugli oli minerali riscossa sulla benzina e sul diesel, deve essere pagata da tutti i consumatori. La restituzione ai gestori di impianti SSQE o a quelli che hanno sottoscritto un impegno di riduzione viola questo principio, se la tassa sul CO<sub>2</sub> è riscossa non più come tassa d'incentivazione bensì come imposta.

Si deve tuttavia sottolineare che la legge attuale già prevede una destinazione parzialmente vincolata di circa il 36 per cento e che, nel quadro delle deliberazioni relative alla tassa sui biglietti aerei nell'ambito della legge sul CO<sub>2</sub> respinta in votazione popolare, il Parlamento ha considerato ammissibile sotto il profilo costituzionale una destinazione parzialmente vincolata del 49 per cento.

La promozione delle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici è volta a impedire le emissioni di CO<sub>2</sub>, motivo per cui alla Confederazione è attribuita tale competenza in

<sup>110</sup> Nella dottrina si contesta l'ammissibilità delle destinazioni parzialmente vincolate delle tasse d'incentivazione; cfr. René Wiederkehr, Sonderabgaben, in: recht 2017, n. 1 pagg. 43, 52 seg.

base all'articolo 74 Cost. Inserendo l'espressione «di norma», l'articolo 86 capoverso 2 lettera f Cost. prevede esplicitamente che sia possibile destinare ad altri impieghi connessi al traffico stradale fino al 10 per cento delle risorse che di per sé sarebbero destinate al FOISTRA. Si evince tuttavia in modo sufficientemente esplicito che le risorse legate al traffico stradale possono essere impiegate ad altri scopi soltanto per il tramite di un atto normativo sottoposto a referendum, come nel caso presente<sup>111</sup>. Inoltre, l'utilizzo di tali risorse per le infrastrutture di ricarica comporterà solo una lieve diminuzione dei proventi dell'imposta sugli oli minerali e del relativo supplemento destinati al FOISTRA, tanto più che l'importo annuo massimo assegnabile a detta promozione, pari a 30 milioni di franchi, corrisponde a circa l'1,4 per cento dei proventi dell'imposta di consumo sui carburanti assegnata al FOISTRA. È quindi lecito finanziare la promozione delle infrastrutture di ricarica utilizzando queste risorse.

L'obbligo degli importatori di carburanti di cui all'articolo 28f di ridurre una parte delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dall'utilizzo a scopo energetico dei carburanti fossili mediante l'immissione in libero scambio di carburanti rinnovabili, nonché l'obbligo di cui all'articolo 28j dei fornitori di carburanti per l'aviazione e degli operatori di aeromobili di miscelare al cherosene venduto per il rifornimento in Svizzera o importato per il consumo proprio una determinata quota di carburanti rinnovabili, sono compatibili con la libertà economica di cui all'articolo 27 Cost. Non sussiste alcuna discriminazione tra i vari produttori di carburanti rinnovabili. In particolare, gli importatori di carburanti fossili possono importare illimitatamente dall'estero carburanti rinnovabili; non sono tenuti ad acquistarne una parte in Svizzera.

L'esenzione dei veicoli a propulsione elettrica è già prevista dal 2001 a livello di ordinanza fino a fine 2030<sup>112</sup>. Questa esenzione a tempo determinato è giustificata poiché, rispetto ai veicoli diesel convenzionali, il funzionamento di veicoli a propulsione elettrica comporta notevoli vantaggi in relazione alle emissioni di CO<sub>2</sub>, all'inquinamento da polveri fini, al rumore e alle emissioni di NOx. Secondo il parere dell'Ufficio federale di giustizia, l'esenzione completa dalla TTPCP dei veicoli a propulsione elettrica non è conciliabile con l'articolo 85 capoverso 1 Cost., dal momento che anche questi veicoli generano costi a carico della collettività non coperti da altre prestazioni o altre tasse, ad esempio quelli dovuti agli intasamenti.

## 6.2 **Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera**

Il progetto è compatibile con gli obblighi internazionali della Svizzera. Tiene conto in particolare dell'Accordo con l'UE sul collegamento dei sistemi di scambio di quote di emissioni.

<sup>111</sup> Messaggio concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, il risanamento finanziario e il Programma di sviluppo strategico strade nazionali (Messaggio FOISTRA), FF 2015 1717, in particolare 1803.

<sup>112</sup> Ordinanza sul traffico pesante, art. 3 cpv. 1 lett. j; RS 641.811.

### **6.3 Forma dell'atto**

Conformemente all'articolo 164 capoverso 1 Cost., tutte le disposizioni importanti che contengono norme di diritto sono emanate sotto forma di legge federale.

Conformemente agli articoli 163 capoverso 2 Cost. e 25 capoverso 2 della legge del 13 dicembre 2002<sup>113</sup> sul Parlamento, per i crediti d'impegno di cui al presente progetto è prevista la forma del decreto federale semplice. Pertanto non sottostanno a referendum.

### **6.4 Subordinazione al freno alle spese**

Secondo l'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost., le disposizioni in materia di sussidi contenute in leggi e decreti federali di obbligatorietà generale nonché i crediti d'impegno e le dotazioni finanziarie implicanti nuove spese uniche di oltre 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti di oltre 2 milioni di franchi richiedono il consenso della maggioranza dei membri di ciascuna Camera. Gli articoli 33a, 34, 34a, 35, 37a, 41a, 41b della legge sul CO<sub>2</sub> e l'articolo 103b della LNA sono quindi subordinati al freno alle spese.

Sono altresì subordinati al freno alle spese i decreti federali concernenti: la promozione di tecnologie di propulsione elettrica nel periodo 2025–2030 (art. 1), la promozione delle energie rinnovabili nel periodo 2025–2030 (cpv. 1), la promozione dei carburanti rinnovabili per l'aviazione nel periodo 2025–2029 (art. 1), la promozione del trasporto ferroviario transfrontaliero di persone nel periodo 2025–2030 (art. 1) e la promozione dell'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici nel periodo 2025–2030 (art. 1).

### **6.5 Rispetto del principio di sussidiarietà e del principio dell'equivalenza fiscale**

Le disposizioni proposte incentivano gli operatori a ridurre le proprie emissioni di gas serra. La tassa sul CO<sub>2</sub> agisce attraverso il rincaro dei combustibili fossili, che rende redditizi gli investimenti in tecnologie alternative; lo scambio di quote di emissioni attraverso la riduzione continua dei diritti di emissione disponibili. La scelta delle misure da adottare spetta comunque sempre al settore privato. Allo stesso modo, gli importatori di carburanti soggetti all'obbligo di compensazione sono liberi di realizzare progetti in tutti i settori e, in misura limitata, anche all'estero. L'aspetto regolamentato è solo la quantità delle riduzioni. Per l'adempimento dell'obbligo di immissione di carburanti rinnovabili nel traffico stradale e l'obbligo di miscelazione con tali carburanti nel trasporto aereo sono ammessi tutti i carburanti rinnovabili che soddisfano determinate esigenze minime. L'offerta di aiuti finanziari si rivolge agli operatori che intendono dare un contributo volontario. Le risorse finanziarie provengono dal settore al quale la promozione è destinata.

## 6.6 Conformità alla legge sui sussidi

A norma dell'articolo 5 della legge del 5 ottobre 1990<sup>114</sup> sui sussidi (Lsu), il Consiglio federale è tenuto a riesaminare periodicamente gli aiuti finanziari e le indennità concessi dalla Confederazione. Nel rapporto concernente i sussidi presentato nel 2008, il nostro Collegio ha formulato il principio di un riesame sistematico, nell'ambito del pertinente messaggio, dei sussidi la cui base legale è stata creata o riveduta durante il periodo in esame. Nel contesto del presente messaggio si è dunque provveduto a esaminare se gli aiuti finanziari e le indennità sono sufficientemente motivati da un interesse della Confederazione, se raggiungono il loro obiettivo in modo economico ed efficace e se sono concessi secondo principi coerenti ed equi. Occorre inoltre esaminare se gli aiuti finanziari e le indennità sono stabiliti tenendo conto degli imperativi di politica finanziaria e se corrispondono a una giudiziosa ripartizione dei compiti e degli oneri tra la Confederazione e i Cantoni.

Nel caso di tutti i sussidi previsti, le misure corrispondenti non potrebbero essere attuate senza un sussidio o lo sarebbero troppo lentamente per ottenere la decarbonizzazione necessaria e auspicata. Sono quindi sufficientemente giustificati. Il nostro Collegio dovrà elaborare le disposizioni d'esecuzione in modo che i sussidi siano il più efficaci possibile. Con lo sviluppo delle tecnologie e dei mercati, occorre essere in grado, se del caso, di adattare queste disposizioni in modo rapido, e ciò giustifica la normazione di questi aspetti a livello di ordinanza.

Il disegno di atto legislativo prevede i seguenti nuovi sussidi:

- articolo 34a: la promozione di pianificazioni energetiche territoriali comunali e sovracomunali per l'utilizzo di energie rinnovabili e del calore residuo e la promozione di impianti per la produzione di gas rinnovabili;
- articolo 35 capoverso 5: la copertura finanziaria da parte della Confederazione di investimenti nella costruzione e nell'ampliamento di reti termiche e dei relativi impianti di produzione di calore alimentati con energie rinnovabili e calore residuo;
- articolo 37a: la promozione del trasporto ferroviario transfrontaliero di persone;
- articolo 41a: la promozione di tecnologie di propulsione che si avvalgono di fonti energetiche rinnovabili neutrali sotto il profilo delle emissioni di CO<sub>2</sub>;
- articolo 41b: la promozione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici.

Secondo le stime, circa 470 milioni di franchi di proventi della tassa sul CO<sub>2</sub> sono assegnati al Programma Edifici. L'esecuzione di tale programma incombe ai Cantoni, i quali sono indennizzati mediante contributi globali della Confederazione in funzione dei fondi stanziati. Il settore degli edifici è rilevante in quanto produce oltre un quarto delle emissioni di gas serra della Svizzera. Nei prossimi anni, la sostituzione dei riscaldamenti nell'ambito del Programma Edifici potrà continuare a contribuire in misura sostanziale a ridurre le emissioni di gas serra.

<sup>114</sup> RS 616.1

## 6.7 Delega di competenze legislative

Il progetto contempla varie norme che delegano al Consiglio federale competenze legislative a livello di ordinanza. Le disposizioni di delega che figurano nel disegno di modifica della LIOM non sono nuove; sono semplicemente prorogate. Pertanto non sono commentate. Le deleghe di competenze legislative che esulano dalla competenza esecutiva generale sono illustrate negli articoli seguenti.

### 6.7.1 Legge federale del 23 dicembre 2011 sul CO<sub>2</sub>

#### *Art. 3* Obiettivi di riduzione

L'articolo 3 disciplina gli obiettivi di riduzione. Secondo il capoverso 2, il Consiglio federale stabilisce la quota di riduzione di gas serra da conseguire in Svizzera e quindi, indirettamente, anche la quota di riduzione da realizzare all'estero. Il capoverso 3 prevede che il Consiglio federale possa stabilire obiettivi di riduzione e obiettivi intermedi per singoli settori come pure, d'intesa con le cerchie interessate, obiettivi di riduzione per singoli rami economici. La legge delega al Consiglio federale questa competenza affinché, nel definire gli obiettivi e gli obiettivi intermedi, possa tenere conto degli sviluppi a breve termine e del progresso tecnologico.

#### *Art. 3a* Emissioni di gas serra determinanti

Secondo l'articolo 3a capoverso 1, il Consiglio federale designa i gas serra determinanti per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione. Questa delega gli consente di reagire all'evoluzione del quadro normativo e istituzionale internazionale in ambito climatico. Il Consiglio federale stabilisce inoltre in che misura i diritti di emissione di Stati o di comunità di Stati di cui riconosce i SSQE, in particolare l'SSQE dell'UE, sono presi in considerazione per il raggiungimento dell'obiettivo di riduzione (cpv. 3). Detta misura dipende in particolare dalla quantità dei diritti di emissione disponibili nel SSQE svizzero e non è oggi possibile quantificarla in modo definitivo.

#### *Art. 6* Attestati internazionali

Secondo l'articolo 6 il Consiglio federale stabilisce i requisiti concreti per il rilascio di attestati internazionali (cpv. 1). Da un lato, le riduzioni delle emissioni e gli aumenti della capacità di assorbimento dei pozzi di carbonio possono essere computati solo se la loro realizzazione non sarebbe stata possibile senza il sostegno della Svizzera (cpv. 2 lett. a). Dall'altro, i requisiti devono essere conformi alle regole internazionali, segnatamente all'Accordo sul clima, concernenti lo sviluppo sostenibile e le conseguenze sociali ed ecologiche (lett. b). Inoltre, il Consiglio federale può prevedere restrizioni al computo degli aumenti della capacità di assorbimento dei pozzi di carbonio, se non si può garantire lo stoccaggio permanente (cpv. 3 lett. a). Il Consiglio federale può infine prevedere la possibilità di non tenere conto di una piccola parte degli attestati internazionali in modo da rispettare le disposizioni decise a Glasgow (cpv. 3 lett. b). Questa norma di delega sgrava il Parlamento e consente una rapida

reazione alle esigenze del settore privato e agli sviluppi tecnici concernenti lo stoccaggio del carbonio.

*Art. 7* Attestati nazionali

Per poter allineare il più possibile i progetti di compensazione nazionali alle regole internazionali, il Consiglio federale deve poter stabilire per via di ordinanza i requisiti per il rilascio di attestati nazionali.

*Art. 8a* Deroghe per la difesa nazionale

Secondo l'articolo 8a il Consiglio federale può stabilire per via d'ordinanza deroghe a disposizioni della legge sul CO<sub>2</sub> se provvedimenti di difesa militare o civile si rendono necessari. Allo stesso modo, secondo la LAP il Consiglio federale può prevedere deroghe all'obbligo di immissione di carburanti rinnovabili e miscelazione di tali carburanti se una situazione di penuria grave impone di ricorrere ai carburanti e combustibili delle scorte obbligatorie.

*Art. 9* Provvedimenti tecnici per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> degli edifici

Secondo l'articolo 9 capoverso 3, il Consiglio federale disciplina le informazioni che le autorità preposte al rilascio delle autorizzazioni edilizie devono registrare nel Registro federale degli edifici e delle abitazioni di cui all'articolo 10 capoverso 3<sup>bis</sup> della legge federale sulla statistica federale nel caso di nuove costruzioni o di sostituzione degli impianti di produzione di calore per riscaldamento e acqua calda nelle costruzioni esistenti.

*Art. 10* Valori obiettivo

In virtù dell'articolo 10 capoverso 3, il Consiglio federale può prevedere obiettivi intermedi. Il capoverso 4 gli conferisce la competenza di stabilire i veicoli ai quali si applicano i valori obiettivo e definire il metodo applicabile per la misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, tenendo conto delle norme dell'Unione europea. Queste competenze legislative sono già previste dalla vigente legge sul CO<sub>2</sub>. Il capoverso 5 prevede una nuova delega: il Consiglio federale può adottare provvedimenti adeguati, se la differenza tra le emissioni calcolate secondo il metodo di misurazione applicabile e quelle in condizioni di circolazione reali aumenta. A tal fine monitora l'andamento delle emissioni di CO<sub>2</sub> in condizioni di circolazione reali.

*Art. 11* Obiettivo individuale

Secondo l'articolo 11 capoversi 2 e 3, il Consiglio federale stabilisce un metodo di calcolo che permette di calcolare l'obiettivo individuale per ogni importatore e ogni costruttore di veicoli. Nello stabilire il metodo di calcolo il Consiglio federale tiene conto, in particolare, delle caratteristiche dei veicoli del parco veicoli nuovi, quali la massa o il piano di appoggio, nonché delle norme dell'Unione europea. Queste competenze legislative sono già previste dalla vigente legge sul CO<sub>2</sub>.

*Art. 12* Calcolo dell'obiettivo individuale e delle emissioni medie di CO<sub>2</sub>

A norma dell'articolo 12 capoverso 2, il Consiglio federale stabilisce le informazioni che gli importatori e i costruttori di veicoli devono fornire. Esso indica, in particolare, le fonti che servono a determinare i dati del veicolo utilizzati per il calcolo dell'obiettivo individuale e delle emissioni medie di CO<sub>2</sub>. Il capoverso 3 lo autorizza ad applicare un livello di emissioni forfettario, qualora le informazioni non siano fornite entro un determinato termine. In caso di modifica dei valori obiettivo, può inoltre emanare disposizioni che agevolano il raggiungimento dei nuovi obiettivi, tenendo conto delle norme dell'Unione europea e della durata limitata di tale agevolazione (cpv. 4).

*Art. 13* Sanzione in caso di superamento dell'obiettivo individuale

Come già previsto dalla legge in vigore, secondo il capoverso 3 dell'articolo 13 il Consiglio federale può attenuare la sanzione imposta agli importatori il cui obiettivo si applica a ogni singolo veicolo in considerazione del loro numero ridotto, qualora tali importatori risultino penalizzati a causa delle agevolazioni di cui all'articolo 12 capoverso 4.

*Art. 15* Partecipazione su richiesta

L'articolo 15 capoverso 1 delega al Consiglio federale la competenza di stabilire la potenza termica totale determinante per la partecipazione volontaria al SSQE, affinché la normativa possa essere adeguata all'evoluzione del quadro economico e politico.

*Art. 18* Determinazione della quantità di diritti di emissione disponibili

L'articolo 18 capoverso 2 consente al Consiglio federale di adeguare la quantità di diritti di emissione disponibili (*cap*) in caso di modifica delle cerchie di partecipanti. Se, ad esempio, gli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani dovessero essere obbligati a partecipare, il *cap* per l'assegnazione gratuita dovrebbe essere aumentato. Senza questa possibilità, le assegnazioni a tutti gli altri partecipanti dovrebbero essere ridotte in modo lineare.

Secondo il capoverso 3, il Consiglio federale può riservare una determinata quantità di diritti di emissione per metterli a disposizione di nuovi partecipanti al mercato o di partecipanti in forte crescita. Questa disposizione crea la flessibilità necessaria per reagire a situazioni specifiche del mercato. Nel disciplinare i dettagli, il Consiglio federale tiene conto delle norme internazionali.

*Art. 19* Rilascio di diritti di emissione per impianti

A norma dell'articolo 19 capoverso 5, al Consiglio federale è attribuita la competenza di adeguare alla situazione del mercato la quantità di diritti di emissione messa all'asta in Svizzera sul modello della riserva stabilizzatrice del mercato dell'UE. Tale competenza deve essere impostata nel modo più flessibile possibile e sarà dunque disciplinata per via di ordinanza.

*Art. 28b* Obbligo di compensazione

Secondo l'articolo 28b capoverso 3, il Consiglio federale può esentare dall'obbligo di compensazione chi immette piccole quantità di carburante.

*Art. 28c* Quota delle emissioni da compensare e supplemento di compensazione massimo

Il capoverso 2 dell'articolo 28c autorizza il Consiglio federale, sentito il settore interessato, a fissare la percentuale delle emissioni da compensare tra il 5 e il 90 per cento e a stabilire la quota che deve essere realizzata in Svizzera. Questa norma di delega è già presente nel diritto vigente.

*Art. 28f* Obbligo di immissione

Secondo l'articolo 28f capoverso 3, il Consiglio federale può esentare dall'obbligo di immissione in libero consumo di carburanti rinnovabili chi immette in libero consumo piccole quantità di carburante fossile. Tale competenza consente di gestire in modo analogo l'obbligo di immissione e l'obbligo di compensazione e favorisce un'esecuzione snella.

*Art. 28g* Quota dei carburanti rinnovabili da immettere

Secondo l'articolo 28g capoverso 3, il Consiglio federale fissa tra il 5 e il 10 per cento, in funzione del raggiungimento degli obiettivi di riduzione di cui all'articolo 3 o dell'andamento delle emissioni di CO<sub>2</sub> nei trasporti, la quota delle emissioni di CO<sub>2</sub> causate dal traffico stradale che deve essere ridotta mediante l'immissione in libero consumo di carburanti rinnovabili. Prima di definire la quota, consulta il settore interessato.

*Art. 28k* Quota di miscelazione

Secondo l'articolo 28k capoverso 1, il Consiglio federale stabilisce la quota di miscelazione e i requisiti minimi relativi ai carburanti rinnovabili e sintetici rinnovabili per l'aviazione.

Secondo il capoverso 2, il Consiglio federale può definire una quota minima di carburanti sintetici rinnovabili per l'aviazione (sottoquota). Al riguardo tiene conto degli sviluppi internazionali, in particolare della normativa dell'Unione europea.

*Art. 28l* Operatori di aeromobili

Se dovesse emergere che viene praticato il cosiddetto «tankering», il Consiglio federale può adottare provvedimenti adeguati nei confronti degli operatori di aeromobili, come ad esempio l'obbligo di presentare un rapporto annuale sui rifornimenti effettuati.

*Art. 28n* Sanzioni

Secondo l'articolo 28n capoverso 3, il Consiglio federale determina la quantità di miscelazione supplementare. Se, considerata la situazione del mercato, è dimostrato che carburanti rinnovabili e sintetici rinnovabili per l'aviazione non sono disponibili in quantità sufficiente, può prevedere quantità inferiori.

*Art. 31c* Disposizioni di esecuzione

L'articolo 31c attribuisce al Consiglio federale la competenza di disciplinare nel dettaglio, per via di ordinanza, i requisiti applicabili agli impegni di riduzione e i contenuti minimi dei piani di decarbonizzazione (lett. a), nonché di delimitare le attività economiche da altre attività di cui all'articolo 31 capoverso 2 lettera b (lett. b). Provvede inoltre a definire le attività di diritto pubblico che abilitano alla sottoscrizione di un impegno di riduzione (lett. c), a disciplinare il tipo e l'entità dei valori obiettivo (lett. d) e la misura in cui i gestori di impianti che producono piccole quantità di gas serra possono stabilire la portata dell'impegno di riduzione con un modello semplificato (lett. e). Oltre a ciò, al Consiglio federale è attribuita la competenza di stabilire per via di ordinanza la misura in cui possono essere restituiti attestati nazionali o internazionali ai fini del rispetto dell'impegno di riduzione (lett. f).

*Art. 32a* Gestori di impianti di cogenerazione

Secondo l'articolo 32a capoverso 3 il Consiglio federale può prevedere che i gestori di impianti di cogenerazione presentino ulteriori informazioni, purché necessarie alla valutazione della restituzione. Il capoverso 4 autorizza il Consiglio federale a definire i requisiti minimi applicabili agli impianti di cogenerazione e l'intervallo entro il quale deve collocarsi la potenza termica.

*Art. 32b* Entità della restituzione

Secondo l'articolo 32b capoverso 3, il Consiglio federale disciplina i dettagli relativi alle misure di efficienza che danno diritto alla restituzione, alle scadenze e alla presentazione dei documenti prescritti.

*Art. 34* Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> degli edifici

Secondo l'articolo 34 capoverso 3, il Consiglio federale disciplina i dettagli riguardanti i contributi globali ai Cantoni.

*Art. 34a* Promozione delle energie rinnovabili

Secondo l'articolo 34a capoverso 3, il Consiglio federale disciplina le condizioni di concessione dei contributi e le modalità di calcolo degli stessi.

*Art. 37a* Trasporto ferroviario transfrontaliero di persone

L'articolo 37a capoverso 5 autorizza il Consiglio federale a determinare, nel quadro della promozione del trasporto ferroviario transfrontaliero di persone, i criteri per la concessione di aiuti finanziari e le modalità di calcolo degli stessi.

*Art. 39 cpv. 3bis*

Il nuovo capoverso attribuisce al Consiglio federale la competenza di sviluppare un sistema per la registrazione e il tracciamento del CO<sub>2</sub> catturato direttamente alla fonte o rimosso dall'atmosfera, oltre a completare le disposizioni di monitoraggio relative ai singoli strumenti. In tal modo potrà reagire rapidamente agli sviluppi in Svizzera e nell'Unione europea.

*Art. 41a* Promozione di tecnologie di propulsione elettrica

L'articolo 41a capoverso 4 autorizza il Consiglio federale a definire le condizioni di concessione degli aiuti finanziari per la promozione di tecnologie di propulsione elettrica.

*Art. 41b* Promozione dell'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici

L'articolo 41b capoverso 4 autorizza il Consiglio federale a definire le condizioni di concessione degli aiuti finanziari per le stazioni di ricarica per veicoli elettrici e le modalità di calcolo degli stessi.

## **6.7.2 Legge federale del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente**

*Art. 35d* Esigenze

Al Consiglio federale è attribuita la competenza di stabilire per via di ordinanza le esigenze ecologiche applicabili ai combustibili e carburanti rinnovabili (cpv. 3). La determinazione delle esigenze ecologiche è di natura tecnica e la competenza attribuitagli gli consente di reagire al mutamento delle condizioni quadro del mercato per i carburanti rinnovabili e a nuove conoscenze riguardanti le ripercussioni ecologiche (art. 35d cpv. 3). Il capoverso 4 autorizza inoltre il Consiglio federale a prevedere esigenze ecologiche relative ai carburanti di origine fossile che generano emissioni di gas serra notevolmente inferiori rispetto a combustibili e carburanti fossili convenzionali come la benzina o il diesel. Rientra tra questi combustibili e carburanti, ad esempio, l'idrogeno blu prodotto dal gas naturale. In virtù del capoverso 5 il Consiglio federale può prevedere eccezioni alle esigenze di cui all'articolo 35d LPAmb per l'etanolo destinato alla combustione e per carburanti e combustibili rinnovabili messi in commercio in piccole quantità. Il capoverso 6 conferisce al Consiglio federale la competenza di prevedere deroghe supplementari alle esigenze di cui all'articolo 35d LPAmb. Questa competenza gli consente di reagire a ostacoli tecnici all'importazione

di carburanti, ad esempio, quando sul mercato europeo additivi rinnovabili sono impiegati sistematicamente nei carburanti fossili e additivi che soddisfino le esigenze di cui ai capoversi 1 e 2 dell'articolo 35*d* non sono disponibili.

## **6.8 Protezione dei dati**

Con la presente modifica, le disposizioni della legge sul CO<sub>2</sub> concernenti la protezione dei dati sono adeguate alla legge del 25 settembre 2020 sulla protezione dei dati (LPD)<sup>115</sup>, la quale esclude le persone giuridiche dal campo d'applicazione. Secondo l'articolo 71 LPD, le disposizioni di altri atti normativi che si riferiscono al trattamento e alla comunicazione di dati personali continuano ad applicarsi ai dati concernenti persone giuridiche durante cinque anni dall'entrata in vigore della legge. Negli atti normativi in vigore occorre creare le basi legali per disciplinare il trattamento e la comunicazione dei dati delle persone giuridiche.

I vigenti articoli 40*b* e 40*c* della legge sul CO<sub>2</sub> autorizzano le autorità federali, gli organi e le persone competenti a consultare e trattare dati personali, compresi i dati personali degni di particolare protezione concernenti procedimenti o sanzioni amministrativi e penali, se necessario per l'adempimento dei compiti e degli obblighi previsti dalla legge. L'articolo 40*b* è completato con l'aggiunta del trattamento e della comunicazione di dati di persone giuridiche ai sensi dell'articolo 57*r* della legge sull'organizzazione del governo e dell'amministrazione. In tal modo si tiene adeguatamente conto anche degli articoli 34 e 36 LPD.

