Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Berna, 25 marzo 2025

Modifica dell’ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO_2 (ordinanza sul CO_2)

Rapporto esplicativo per l’avvio della procedura di consultazione

BAFU-D-09DA3401/1031

Indice

1 Situazione iniziale 3
2 Punti essenziali del progetto 4
2.1 Prescrizioni sulle emissioni di CO_2 per i veicoli nuovi 4
2.2 Scambio di quote di emissione per gestori di impianti 4
2.3 Scambio di quote di emissione per operatori di aeromobili 6
2.4 Strumento di compensazione e attestati 6
3 Commento ai singoli articoli 7
4 Ripercussioni 14
4.1 Ripercussioni per la Confederazione, i Cantoni e i Comuni 14
4.2 Ripercussioni per l'ambiente 15
4.3 Ripercussioni per l'economia 16
5 Compatibilità con il diritto europeo 17
6 Protezione dei dati 17

Rapporto esplicativo

1 Situazione iniziale

Il sistema di scambio di quote di emissione (SSQE) limita le emissioni degli impianti industriali a maggiori emissioni di gas serra. Anche il traffico aereo è integrato nel SSQE che, in quanto strumento di economia di mercato, consente ai partecipanti di ridurre le emissioni di gas serra dove è più conveniente. Nel 2025 il sistema SSQE svizzero per i gestori di impianti stazionari comprende 93 siti industriali e di produzione di teleriscaldamento che sono esentati dalla tassa sul CO_2 sui combustibili. Il SSQE per gli operatori di aeromobili comprende circa 200 operatori con voli provenienti dalla Svizzera verso gli Stati membri dello Spazio economico europeo e il Regno Unito. Il 1° gennaio 2020 il SSQE svizzero è stato collegato con quello più ampio dell'Unione europea[1] affinché i partecipanti svizzeri possano beneficiare del mercato liquido e trasparente delle emissioni di CO_2 nell'UE e abbiano le stesse opportunità rispetto ai concorrenti europei.

L'Accordo tra la Svizzera e l'UE sul collegamento dei sistemi SSQE della Svizzera e dell'UE è orientato a una collaborazione a lungo termine, pertanto ha effetto a tempo indeterminato. Esso sancisce in particolare che i due SSQE siano concepiti come equivalenti tra loro (principio di equivalenza per i gestori di impianti) ossia abbiano regole identiche (principio della specularità per elementi quali il campo d'applicazione, il limite massimo dei diritti di emissione e le regole dell'assegnazione per gli operatori di aeromobili). Questo collegamento dei due SSQE consente alle merci originarie della Svizzera di essere escluse dal meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere dell'UE (Carbon Border Adjustment Mechanism, EU-CBAM)[2], che l'UE ha introdotto nel 2023.

L'UE ha apportato modifiche al suo SSQE con effetto dal 2026[3], tra cui la graduale riduzione dell'assegnazione gratuita di diritti di emissione a settori quali cemento, ferro e acciaio, alluminio, concimi, elettricità e l'idrogeno. Per continuare ad adempiere gli impegni assunti dalla Svizzera nell'Accordo, il Parlamento ha stabilito le necessarie modifiche legislative e le competenze del Consiglio federale nella legge sul CO_2 riveduta, in vigore da gennaio 2025. Con la revisione parziale dell'ordinanza sul CO_2 si definiscono le norme dettagliate per preservare la compatibilità del SSQE svizzero con quello dell'UE a condizioni di concorrenza analoghe anche a partire dal 2026 e per mantenere il collegamento e, quindi, l'esenzione delle merci di origine svizzera dal CBAM dell'UE.

L'UE introduce l'EU-CBAM parallelamente alla riduzione dell'assegnazione gratuita di diritti di emissione nei settori summenzionati. Dal momento che gli obblighi nel quadro della partecipazione al SSQE possono rendere più onerosi i costi di produzione, il CBAM dell'UE impone tasse calcolate sul contenuto di CO_2 dei beni importati da Paesi terzi. In tal modo L'UE intende garantire che le merci soggiacciano allo stesso prezzo del CO_2 dei beni prodotti all'interno dell'Unione. Così facendo si impedisce il trasferimento

---

1 Accordo tra la Confederazione Svizzera e l'Unione europea sul collegamento dei rispettivi sistemi di scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra, RS **0.814.011.268**.

2 Per informazioni relative al CBAM dell'UE cfr. https://taxation-customs.ec.europa.eu/carbon-border-adjustment-mechanism

3 Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio, versione della GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32; modificata, da ultimo, dalla direttiva (UE) 2024/795, versione della GU L 795 del 29.2.2024, pag. 1.

delle emissioni verso Paesi con normative meno rigorose in materia di politica climatica (*carbon leakage*).

Il presente progetto si limita alle modifiche necessarie per l'ulteriore sviluppo del *SSQE* nell'ottica dell'equivalenza con quello dell'UE. Nel quadro dell'iniziativa parlamentare 21.432 «Creare le basi per un meccanismo di aggiustamento del carbonio alla frontiera», il Parlamento sta esaminando possibili basi legali per un sistema di adeguamento del CO_2 alle frontiere.

Nell'ambito del SSQE per gli operatori di aeromobili, l'UE ha introdotto nel 2024 un sistema per promuovere l'impiego di carburanti per l'aviazione rinnovabili e a basso tenore di emissioni. In vista dell'introduzione dell'obbligo per i fornitori di carburanti di mescolare questi carburanti per l'aviazione conformemente alla legge sul CO_2 riveduta[4], il loro impiego da parte degli acquirenti deve ora essere promosso anche nel SSQE della Svizzera. Il meccanismo di sostegno si basa su quello dell'UE e assicura condizioni di concorrenza analoghe.

Il presente progetto di revisione parziale dell'ordinanza sul CO_2 a partire dal 2026 si basa sull'avamprogetto posto in consultazione di ordinanza sul CO_2 relativa alla nuova legge sul CO_2 per il periodo successivo al 2025, che verrà approvato dal Consiglio federale presumibilmente nel secondo trimestre 2025. Nell'ambito dell'SSQE per i gestori di impianti resta aperta la questione se siano necessarie modifiche di minore entità dell'articolo 46*b* per adeguare l'assegnazione a titolo gratuito in caso di variazione delle quote di attività, al fine di continuare a garantire norme comparabili a quelle dell'SSQE dell'UE. Se l'EU-CBAM non sarà obbligatoriamente introdotto entro l'inizio del 2026, come previsto, dovrà essere considerata la possibilità di modificare il presente progetto di ordinanza dopo la consultazione. Non si esclude che nel presente progetto siano quindi ancora necessarie successive modifiche di minore entità a livello di contenuto o redazionale.

2 Punti essenziali del progetto

2.1 Prescrizioni sulle emissioni di CO_2 per i veicoli nuovi

Gli obiettivi relativi al CO_2 per i veicoli pesanti sono stati reintrodotti nel 2025. Ora il campo di applicazione di questa normativa viene modificato per creare maggiore chiarezza e garantire la coerenza con le norme UE e la conseguente riduzione delle emissioni di CO_2.

2.2 Scambio di quote di emissione per gestori di impianti

Il SSQE per gestori di impianti viene ulteriormente sviluppato in sintonia con le regole definite nel SSQE dell'UE. Questa revisione parziale attua in particolare le necessarie modifiche delle regole di calcolo dei diritti di emissione assegnabili a titolo gratuito. Per il periodo 2026–2030 sono previste le seguenti modifiche:

[4] RS **641.71**

Parametri di riferimento: l'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione per gestori di impianti si basa tuttora in particolare sull'esercizio efficiente in termini di emissioni di gas serra di impianti di riferimento, definito tramite parametri di riferimento per la fabbricazione di determinati prodotti, per il consumo di energia o per l'impiego di combustibili e un approccio per le emissioni di processo non evitabili. I parametri di riferimento sono stabiliti sulla base dei dati di produzione del dieci per cento dei produttori più efficienti in termini di emissioni di gas serra nell'UE. Per tenere conto del progresso tecnologico, tali parametri di riferimento sono modificati per il periodo 2026–2030. A questo scopo l'UE ha svolto un esteso rilevamento dei dati e la pubblicazione dei nuovi parametri di riferimento è prevista per la primavera 2025. Dalle fasce definite dall'UE per l'adeguamento dei parametri di riferimento risulta una riduzione compresa tra il 3 e il 50 per cento circa rispetto ai parametri di riferimento degli anni 2021–2025. La Svizzera adotterà questi parametri partire dal 2026. Se non fossero ancora stati stabiliti definitivamente dal Consiglio federale prima dell'approvazione della presente ordinanza con effetto al 1° gennaio 2026, il DATEC inserirà i corrispondenti valori nell'allegato dell'ordinanza nel corso del 2026.

Utilizzo del calore generato dall'energia elettrica: per l'utilizzo del calore generato dall'energia elettrica saranno ora riconosciuti diritti di emissione assegnati a titolo gratuito come nel SSQE dell'UE. L'elettrificazione a lungo termine dei processi industriali potrà così essere pianificata su basi certe e sono creati ulteriori incentivi per lo sfruttamento del potenziale termico.

Riduzione dell'assegnazione a titolo gratuito per la produzione di merci CBAM: l'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione per la produzione di determinate merci, quali cemento, ferro, acciaio e alluminio, sarà gradualmente ridotta nel SSQE dell'UE a partire dal 2026. Questo disciplinamento sarà recepito dalla Svizzera, in quanto rappresenta una condizione per mantenere il collegamento del SSQE svizzero con quello europeo, quindi anche per la generale esenzione delle merci di origine svizzera dal CBAM dell'UE. La presente revisione parziale definisce la riduzione della quota di assegnazione fino al 2030, quando l'assegnazione sarà quasi dimezzata.

Efficienza individuale in termini di emissioni di gas serra: come previsto nell'articolo 19 capoverso 4 della legge sul CO_2, l'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione è ridotta se l'efficienza individuale di un gestore di impianti in termini di emissioni di gas serra è insufficiente. Come base verrà utilizzato lo strumento delle convenzioni sugli obiettivi concluse con la Confederazione[5], che per la Svizzera costituisce un sistema consolidato per misurare l'efficienza energetica e l'efficienza emissiva delle imprese. Per i gestori di impianti che devono stipulare una convenzione sugli obiettivi e non la osservano, l'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione sarà ridotta del 20 per cento.

Restituzione parziale della tassa sul CO_2 per i gestori di centrali termoelettriche a combustibili fossili: il prezzo minimo per la restituzione della tassa sul CO_2 per i gestori di centrali termoelettriche a combustibili fossili si fonda tuttora sul valore medio dei costi esterni dopo deduzione dei costi delle aste per i diritti di emissione consegnati. Per determinare i costi esterni sarà ora utilizzato l'approccio dei costi economici imputabili al cambiamento climatico (*social cost of carbon*, SCC), che quantifica i costi dei danni dovuti all'emissione di gas serra. Le centrali elettriche di riserva non sono direttamente interessate da questa

[5] Per informazioni sul tema delle convenzioni sugli obiettivi per aumentare l'efficienza energetica e ridurre le emissioni di CO2 cfr. www.zv-energie.admin.ch

modifica, poiché la parte della tassa sul CO_2 non restituita dall'UDSC sarà finanziata attraverso un aumento del corrispettivo per l'utilizzazione della rete conformemente all'ordinanza sulla riserva invernale (OREI)[6].

2.3 Scambio di quote di emissione per operatori di aeromobili

Questa revisione parziale introduce uno strumento per il periodo 2026–2030 con il quale i costi dell'impiego di carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni sui voli soggetti al SSQE sono parzialmente compensati. Gli operatori di aeromobili sosterranno tali costi non appena si applicherà in Svizzera l'obbligo di miscelazione per i carburanti per l'aviazione rinnovabili e a basso tenore di emissioni ai sensi dell'articolo 28*g* e 28*h* della legge sul CO_2 riveduta o se si rifornirano volontariamente di tali carburanti per l'aviazione. L'introduzione di uno strumento analogo a quello dell'UE a sostegno dell'impiego di questi carburanti per l'aviazione consentirà di creare condizioni di concorrenza paragonabili per gli operatori di aeromobili. L'idea di fondo consiste nella compensazione parziale della differenza di costo tra questi carburanti e i carburanti fossili per l'aviazione assegnando a titolo gratuito una certa quantità di diritti di emissione. Il grado di compensazione dei costi si differenzia per diversi tipi di carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni. Per esempio, sono sostenuti in particolare i carburanti sintetici rinnovabili per l'aviazione. Questo strumento si fonda sull'articolo 19*a* capoverso 4 della legge sul CO_2 riveduta secondo cui, per l'utilizzo di carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni, il Consiglio federale può prevedere eccezioni al principio che dal 2026 i diritti di emissione non saranno più assegnati a titolo gratuito. Le disposizioni esecutive qui esposte concretizzano lo strumento e sono strettamente basate sul corrispondente sistema nel SSQE dell'UE. Con le novità descritte il numero dei diritti di emissione messi all'asta diminuirà e si assottiglieranno di pari passo i proventi della vendita all'asta nel SSQE per il trasporto aereo. Il minore ricavo derivante dal fatto che i 550 000 diritti di emissione nel periodo 2026–2030 non vengono messi all'asta, bensì assegnati gratuitamente, è stimato in circa 50 milioni di franchi (ipotizzando un prezzo medio di vendita all'asta di 90 fr.). Di conseguenza diminuiscono i mezzi a disposizione per promuovere misure volte alla riduzione delle emissioni conformemente all'articolo 37*a* della legge sul CO_2. In considerazione del deficit nelle finanze federali e del pacchetto di sgravio previsto per il 2027, attualmente si può supporre che per compensare i minori ricavi non potranno essere messi a disposizione mezzi provenienti dalle finanze federali generali sulla base dell'articolo 103*b* della legge federale sulla navigazione aerea.

Poiché, ai sensi dell'articolo 19*a* capoverso 4 della legge sul CO_2, a prescindere da questo nuovo strumento introdotto, a partire dal 2026 non sarà più prevista l'assegnazione gratuita di diritti di emissione, con la presente revisione parziale le corrispondenti disposizioni dell'ordinanza sul CO_2 saranno abrogate.

2.4 Strumento di compensazione e attestati

Viene mantenuto l'obbligo di compensazione per i produttori e gli importatori di carburanti fossili, che sono tenuti a compensare una parte delle emissioni di CO_2 prodotte dai trasporti con progetti o programmi di protezione del clima in Svizzera e all'estero. L'obbligo di compensazione è adempiuto tramite la consegna di attestati nazionali e internazionali.

[6] RS **734.722**

Viene modificato solo l'allegato 3a, che stabilisce il metodo di calcolo delle riduzioni di emissioni dalle reti termiche. Analogamente ai nuovi utenti di calore, nel 2025 per gli attuali utenti di calore viene introdotto un percorso di riduzione che riflette il progressivo sviluppo del mercato del calore per il comfort verso fonti di calore a basse emissioni di CO_2.

3 Commento ai singoli articoli

Art. 17c^{bis} cpv. 1 lett. a n. 1 e lett. b n. 1

Per assoggettare i veicoli pesanti alle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 sarà determinante il peso garantito (il peso massimo ammesso tecnicamente dal costruttore) e non il peso totale (il peso ammesso per la circolazione stradale). Questa modifica è conforme alla normativa UE[7] e garantisce chiarezza, poiché per tutti i veicoli vale il peso garantito o lo stato franco fabbrica. Inoltre corrisponde all'omologazione europea, che per determinare i valori delle emissioni di CO_2 per i veicoli importati in fasi di costruzione diverse con il software di simulazione VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool)[8] utilizza il veicolo di base e quindi il peso garantito.

Art. 45 cpv. 3 lett. b n. 1bis

Con la modifica dell'articolo 46 sono ora possibili diritti di emissione, non più assegnati a titolo gratuito, se l'efficienza individuale dei gestori di impianti in materia di emissioni di gas serra è insufficiente. Essi confluiscono nella quota di cui al capoverso 2 (la cosiddetta riserva).

Art. 46 cpv. 1bis

Secondo il nuovo capoverso 1bis, la quantità calcolata di diritti di emissione assegnati a titolo gratuito, in analogia con le disposizioni nel SSQE dell'UE, è ridotta del 20 per cento se l'efficienza individuale in termini di emissioni di gas serra di un gestore di impianti è insufficiente. L'efficienza emissiva è ritenuta insufficiente se i gestori di impianti non attuano le misure economiche volte ad aumentare l'efficienza energetica o la riduzione dei gas serra e pertanto non rispettano la convenzione sugli obiettivi di cui all'articolo 41 o 46 della legge sull'energia (LEne)[9]. In questo caso l'assegnazione a titolo gratuito si riduce del 20 per cento a partire dall'anno successivo a quello in cui è stato constatato l'inadempimento. La riduzione è abolita sempre a partire dall'inizio dell'anno successivo se viene conclusa e rispettata una nuova convenzione sugli obiettivi. Eventuali diritti di emissione non attribuiti sulla scorta di questa disposizione confluiscono nella quantità di cui all'articolo 45 capoverso 2. Non è introdotto l'obbligo di predisporre un piano di decarbonizzazione come imposto dall'UE nel suo SSQE per alcuni gestori di impianti, poiché per essi esistono già altri incentivi per elaborare cronoprogrammi di cui all'articolo 5 della legge

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

[8] Regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione, del 12 dicembre 2017, che attua il regolamento di esecuzione (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO2 e del consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2001 della Commissione. GU L 349 del 29.12.2017, pag. 1.

[9] RS **730.0**

federale sugli obiettivi in materia di protezione del clima, l'innovazione e il rafforzamento della sicurezza energetica (LOCli)[10]. Ciò rappresenta uno sgravio per le imprese.

Art. 46a cpv. 1

Nel capoverso 1 è stato unicamente aggiornato l'anno. Per il periodo 2021-2025 un gestore di impianti che partecipava al SSQE dal 2 gennaio 2021 era considerato un nuovo partecipante. Per l'assegnazione a titolo gratuito dei diritti di emissione che gli spettano si poteva così attingere alla riserva di cui all'articolo 45 capoverso 2. Per il periodo 2026–2030 questi partecipanti sono considerati non più nuovi, mentre sono nuovi i gestori di impianti che partecipano al SSQE a partire dal 2 gennaio 2026 e per l'assegnazione a titolo gratuito dei diritti di emissione loro spettanti si attingerà alla summenzionata riserva dal 2026.

Art. 46b cpv. 3

La disposizione del capoverso 3 è modificata poiché è difficile provare che il cambiamento della quota di attività è ascrivibile esclusivamente a una maggiore efficienza energetica nell'ambito dell'esecuzione della presente ordinanza. L'UFAM presuppone che sia possibile dimostrare che la riduzione della quota di attività di un elemento di assegnazione con parametro di riferimento relativo al calore o ai combustibili può essere ascrivibile a una maggiore efficienza energetica se essa, espressa in potere calorifico per unità di prodotto realizzato, contribuisce per almeno due terzi alla riduzione della quota di attività. I prodotti realizzati devono essere classificati e raggruppati in base al loro codice PRDCOM.

Art. 46f abrogato

Il capoverso 1 della vigente ordinanza sull'assegnazione gratuita non è più applicabile poiché dal 2026 ai sensi dell'articolo 19*a* capoverso 4 della legge sul CO_2, fatte salve le deroghe previste dal Consiglio federale per il consumo di carburanti rinnovabili o a basse emissioni (v. art. 46*h*) nel traffico aereo non è più prevista l'assegnazione gratuita di diritti di emissione. Il capoverso 3 della vigente ordinanza è trasferito in una disposizione transitoria (nuovo art. 146*ai*). I precedenti capoversi 2 e 4 della vigente ordinanza sono già stati abrogati in precedenti revisioni. L'articolo 46*f* è pertanto abrogato.

Art. 46g abrogato

Questo articolo sull'assegnazione gratuita supplementare di diritti di emissione per i voli verso le regioni ultraperiferiche non è più applicabile ed è pertanto abrogato. Conformemente all'articolo 19*a* capoverso 4 della legge sul CO_2, a partire dal 2026 non è più prevista l'assegnazione gratuita di diritti di emissione, fatte salve le deroghe previste dal Consiglio federale per il consumo di carburanti rinnovabili o a basse emissioni (v. art. 46*h*).

Art. 46h Assegnazione di diritti di emissione a titolo gratuito per l'utilizzo di carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni

Il capoverso 1 stabilisce quanti diritti di emissione sono disponibili per il periodo 2026–2030 per l'utilizzo di carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni per voli soggetti al SSQE svizzero. L'obiettivo consiste nell'offrire agli operatori di aeromobili un sostegno analogo per i voli che rientrano nel SSQE svizzero e per quelli del SSQE dell'UE. La quantità di 550 000 diritti di emissione corrisponde al 12 per cento circa dei diritti di emissione complessivamente disponibili per questo periodo nell'ambito

[10] RS **814.310**

del SSQE svizzero. La percentuale corrisponde dunque a quella a disposizione nell'UE per lo strumento analogo (12 % circa, 20 milioni di diritti di emissione). Il rapporto tra i diritti di emissione disponibili per questo scopo nel SSQE svizzero e quelli nel SSQE dell'UE (risp. 0,55 milioni e 20 milioni di diritti di emissione) rispecchia anche la proporzione tra i due SSQE per il trasporto aereo (risp. circa 1,5 mio. t CO_2 e 53 mio. t CO_2). Ai sensi del capoverso 2, gli operatori di aeromobili commerciali possono richiedere l'assegnazione a titolo gratuito entro il 31 marzo di ogni anno, purché partecipino al SSQE e nell'anno precedente abbiano utilizzato carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni su voli che rientrano nel SSQE svizzero. Per la richiesta gli operatori di aeromobili potranno utilizzare il rapporto annuale di monitoraggio con il quale adempiono i loro obblighi di rendicontazione nell'ambito del SSQE. Il capoverso 3 rimanda all'allegato 15 numero 5 per il metodo di calcolo della quantità di diritti di emissione da assegnare a titolo gratuito a un operatore di aeromobili.
Il capoverso 4 stabilisce la procedura da seguire se la quantità disponibile di diritti di emissione non è più sufficiente per fare fronte a tutte le richieste. In questo caso la quantità è ridotta proporzionalmente tra tutti gli operatori, cui è così garantita la parità di trattamento. In nome della trasparenza l'UFAM pubblica quanti diritti di emissione sono stati assegnati a titolo gratuito a quali operatori di aeromobili nel quadro di questo strumento (cpv. 5), in linea con la precedente procedura di pubblicazione dell'assegnazione a titolo gratuito.

Art. 96b cpv. 1, 3 e 6

Il capoverso 1 stabilisce che la restituzione parziale della tassa sul CO_2 deve essere richiesta, anziché come finora per i combustibili acquistati, per i combustibili utilizzati nel periodo della domanda. Per garantire l'esercizio di una centrale elettrica di riserva sono necessarie grandi scorte di combustibili. Con l'attuale rimborso parziale basato sulla quantità acquistata, queste scorte rimangono in parte esentate dalle tasse fino al momento del consumo o alla messa fuori servizio della centrale elettrica di riserva. In caso di ritrasferimento delle scorte a un deposito fiscale (ad es. in caso di messa fuori servizio), queste dovrebbero essere nuovamente esentate da tutte le tasse, il che non sarebbe più possibile nel caso di più acquisti ripartiti su diversi anni, poiché le scorte residue ancora disponibili non possono più essere attribuite ai singoli rimborsi parziali. Il prezzo minimo per la restituzione della tassa sul CO_2 per i gestori di centrali termoelettriche a combustibili fossili si fonda tuttora sul valore medio dei costi esterni dopo deduzione dei costi delle aste per i diritti di emissione consegnati (art. 17 cpv. 2 della legge sul CO_2). Sinora era utilizzato il valore medio dei costi esterni di 136.80 franchi, pubblicato dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), che rappresenta i costi di prevenzione. Per determinare i costi esterni, l'ARE utilizzerà l'approccio dei costi economici imputabili al cambiamento climatico (*social cost of carbon*, SCC), che quantifica i costi dei danni dovuti all'emissione di gas serra[11]. Per la restituzione della tassa sul CO_2 sui combustibili gravati dalla tassa che verranno acquistati dal 1° gennaio 2026 sarà utilizzato il valore medio dei costi esterni basandosi sui costi dei danni (il valore medio per il 2021 è pari a 430 franchi). Con un'aliquota della tassa sul CO_2 di 120 franchi, il prezzo dei diritti di emissione messi all'asta dovrebbe superare i 310 franchi per una restituzione parziale. Le uniche due centrali termoelettriche a combustibili fossili di cui all'articolo 96*b* capoverso 2 dell'ordinanza sul CO_2 in esercizio in Svizzera (centrali di riserva di Birr e Cornaux) non sono direttamente interessate da questa modifica poiché il pagamento della quota della tassa sul CO_2 non restituita dall'UDSC è garantito dal finanziamento previsto dall'OREI (art. 22 cpv. 2, corrispettivo per l'utilizzazione della rete e altre entrate). In seguito al passaggio

[11] Ecoplan/Infras (2024), Externe Effekte des Verkehrs 2021. Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs. Rapporto condotto su incarico dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (solo in tedesco). Consultabile all'indirizzo: www.are.admin.ch > Mobilità > Basi e dati > I costi e i benefici esterni dei trasporti

al rimborso parziale per i combustibili consumati anziché per quelli acquistati secondo il capoverso 1, il nuovo capoverso 6 stabilisce che i gestori di centrali termoelettriche a combustibili fossili devono rilevare il consumo di tali combustibili.

Art. 134 cpv. 1 lett. f n. 2

La lettera f è introdotta con la revisione parziale dell'ordinanza sul CO_2 che entrerà in vigore nel 2025. L'UFE comunica all'UFAM se un gestore di impianti che partecipa al SSQE non rispetta la convenzione sugli obiettivi conclusa ai sensi dell'articolo 46 LEne (v. commenti all'art. 46).

Art. 135 lett. d^{bis} e d^{quater}

L'allegato 9 numero 4 è abrogato, pertanto è eliminato il rimando nella lettera d^{bis}. Un elenco di merci soggette al CBAM dell'UE serve ora come base per calcolare la quantità di diritti di emissione assegnati a titolo gratuito a un gestore di impianti nel quadro del SSQE (v. all. 9). Qualora l'UE ampliasse questo elenco, il DATEC può modificare il relativo rimando nell'allegato 9 numero 3.1*a* della presente ordinanza (lett. d^{quater}).

Art. 146ah

La numerazione si basa sulla revisione parziale dell'ordinanza sul CO_2 che entrerà in vigore nel 2025. I nuovi parametri di riferimento del SSQE dell'UE sono adottati dalla Svizzera per preservare il collegamento tra i due SSQE. Se non fossero ancora stati stabiliti definitivamente dal Consiglio federale prima dell'approvazione della presente ordinanza con effetto al 1° gennaio 2026, il DATEC sostituirà i corrispettivi valori nell'allegato 9 numero 1 nel corso del 2026 sulla base dell'articolo 135 lett. d^{bis} con i nuovi valori dei parametri di riferimento. In questo caso, l'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione spettanti ai partecipanti al SSQE a partire dal 2026 è stabilita definitivamente soltanto sulla base dei nuovi valori dei parametri di riferimento. L'assegnazione a titolo gratuito avverrebbe al più tardi entro il 30 giugno 2027, quindi prima del termine del 30 settembre 2027 per la consegna di diritti di emissione a copertura delle emissioni generate nel 2026.

Art. 146ai Restituzione dei diritti di emissione ricevuti in eccesso per operatori di aeromobili

Questa disposizione transitoria comprende l'attuale disposizione (art. 46*f* cpv. 3 dell'ordinanza vigente) sulla restituzione dei diritti di emissione ricevuti in eccesso. D'ora in poi saranno presi in considerazione solo i diritti di emissione assegnati a titolo gratuito per l'anno 2025 con termine per la restituzione fissato al 30 novembre 2026, se l'operatore di aeromobili non è soggetto all'obbligo di partecipare al SSQE nel 2025. I diritti di emissione restituiti vengono successivamente cancellati dall'UFAM.

Allegati

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

Il fattore di riferimento per gli utilizzatori esistenti (all. 3a n. 3.4 formula n. 3) è stato modificato in modo che il calcolo delle riduzioni delle emissioni per questi utilizzatori sia in linea con quello per i nuovi utilizzatori (all. 3a n. 3.4 formula n. 2). Il calcolo delle riduzioni delle emissioni per i nuovi utilizzatori di cui nella revisione 2025 dell'ordinanza prevedeva un percorso di riduzione all'interno del fattore di emissione globale. Il percorso di riduzione tiene conto dell'aumento della parte di approvvigionamento di calore proveniente da fonti rinnovabili nello scenario di riferimento in ragione del progresso tecnologico e dei

diversi strumenti della legislazione in materia di clima a livello federale, cantonale e comunale. Inoltre, in tale contesto si tiene conto dell'obiettivo di emissioni nette pari a zero entro il 2050. Questo non vale soltanto per i nuovi utilizzatori, ma in forma leggermente diversa anche per gli utilizzatori esistenti. Per questi ultimi, il percorso di riduzione è inserito all'interno del fattore di riferimento, che indica la probabilità di un impianto di riscaldamento di essere sostituito da una soluzione di natura fossile. Siccome la quota di approvvigionamento di calore proveniente da fonti rinnovabili è in aumento in Svizzera, la probabilità che un impianto fossile sia sostituito da un impianto rinnovabile aumenta a sua volta, il che si traduce in una diminuzione del fattore di riferimento.

Allegato 9 Calcolo dei diritti di emissione da assegnare a titolo gratuito per i gestori di impianti nel SSQE

Numero 1

Conformemente all'articolo 19 capoverso 3 della legge sul CO_2, i diritti di emissione sono assegnati a titolo gratuito a un gestore di impianti in funzione dell'efficienza in termini di emissioni di gas serra di impianti di riferimento. L'assegnazione a titolo gratuito continua a essere calcolata in particolare applicando i parametri di riferimento e i fattori di adeguamento di cui all'allegato 9 numeri 1–3. I parametri di riferimento relativi al prodotto definiscono la quantità massima di diritti di emissione che possono essere assegnati per ogni unità prodotta. Per il SSQE dell'UE i 52 parametri di riferimento relativi al prodotto sono stati elaborati in stretta collaborazione con l'industria nel quadro di un laborioso processo. Questi parametri di riferimento nonché il parametro di riferimento relativo al calore e ai combustibili saranno aggiornati a partire dal 2026 per tenere conto del progresso tecnologico. Dalle fasce definite dall'UE per l'adeguamento dei parametri di riferimento risulta una riduzione compresa tra il 3 e il 50 per cento circa rispetto ai parametri di riferimento degli anni 2021–2025, a dipendenza dell'entità della riduzione di un parametro di riferimento già attuata per gli anni 2021–2025 rispetto ai valori di partenza[12]. Nell'ottica dell'equivalenza convenuta nell'accordo SSQE tra la Svizzera e l'UE, nel SSQE svizzero devono essere utilizzati gli stessi parametri di riferimento per il periodo di assegnazione 2026–2030 di quelli del SSQE dell'UE (n. 1.1, 1.2 e 1.3) per garantire le stesse condizioni di concorrenza. Se non fossero ancora stati stabiliti definitivamente dal Consiglio federale prima dell'adozione della presente ordinanza con effetto al 1° gennaio 2026, il DATEC sostituirà retroattivamente i corrispondenti valori nell'allegato 9 numero 1 nel corso del 2026 sulla base dell'articolo 135 lett. d^{bis} con i nuovi valori dei parametri di riferimento (v. commenti all'art. 146*ah*).

Il fattore rilevante per calcolare l'assegnazione a titolo gratuito dei diritti di emissione sulla base di emissioni di processo sarà 0,91 a partire dal 2028. Fino al 2027 questo fattore rimane invariato a 0,97 (n. 1.4). Le disposizioni concernenti l'applicazione dei parametri di riferimento rimangono orientate a quelle dell'UE. Secondo l'articolo 19 capoverso 5 della legge sul CO_2, in linea di principio non sono assegnati a titolo gratuito diritti di emissione per la produzione o l'utilizzo di elettricità. Il Consiglio federale può prevedere eccezioni. Ora è stabilito che il calore generato dall'energia elettrica sia considerato anche per il calcolo dell'assegnazione a titolo gratuito secondo il parametro di riferimento relativo al calore o ai combustibili, se le condizioni di cui ai numeri 1.2 e 1.3 sono adempiute (n. 1.5*a*). Di conseguenza viene aggiornata anche la disposizione concernente la deduzione di determinati flussi di calore nel calcolo

[12] L'articolo 10a (2) della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio, versione della GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32; modificata, da ultimo, dalla direttiva (UE) 2024/795, versione della GU L 795 del 29.2.2024, pag. 1.

dell’assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione conformemente ai parametri di riferimento relativi al prodotto di cui al numero 1.1 (n. 1.7).

Inoltre, secondo l’ordinanza riveduta il calore misurabile derivante da processi per il quale viene calcolata la quantità dei diritti di emissione da assegnare a titolo gratuito ogni anno conformemente al parametro di riferimento relativo ai combustibili o all’approccio delle emissioni di processo (n. 1.3 e 1.4) viene imputato alla quota di attività del parametro di riferimento relativo al calore conformemente al numero 1.2. Fa eccezione il calore generato da impianti destinati principalmente allo smaltimento dei rifiuti speciali (n. 1.8).

La combustione in torcia di gas residui (secondo la definizione del n. 1.5) sarà d’ora in poi considerata nel calcolo dell’assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione conformemente ai parametri di riferimento relativi al prodotto di cui al numero 1.1. Per i gas residui combusti in torcia senza che il calore risultante venga utilizzato si applica una deduzione, che non è effettuata solo se la combustione in torcia avviene per motivi di sicurezza (n. 1.7*a*).

Tali modifiche si basano sulle disposizioni emendate nel SSQE dell’UE e rappresentano un incentivo alla decarbonizzazione dei processi industriali mediante l’elettrificazione e l’utilizzo efficiente del calore.

Numero 2

Il sistema svizzero di scambio di quote di emissioni è collegato a quello dell’UE. Nel suo SSQE l’UE riduce progressivamente fino ad azzerarla l’assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione per i produttori di determinate merci nel periodo 2026–2034 e introduce un CBAM come misura di accompagnamento. Nell’autunno 2023 l’UE ha avviato l’attuazione del CBAM con una fase transitoria. A partire dal 2026, per i produttori di queste merci nell’UE le quantità dei diritti di emissione assegnati a titolo gratuito saranno gradualmente ridotte e il CBAM entrerà in funzione in maniera definitiva.

Adottare la riduzione progressiva dell’assegnazione a titolo gratuito per la produzione di merci nel SSQE che sono soggette al CBAM dell’UE è necessario per mantenere il collegamento tra il SSQE svizzero e quello dell’UE, quindi anche per l’esclusione delle merci con origine svizzera dal CBAM dell’UE. Viene pertanto modificata la formula nel numero 2.1. La riduzione progressiva dovuta all’EU-CBAM è definita nel numero 3.1*a*.

L’assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione per il periodo 2026–2030 è determinata non più sulla base del valore medio, ma sulla base della mediana degli anni 2019–2023, in linea con le regole di assegnazione dell’UE per tutti i gestori di impianti (n. 2.3). In tal modo pesano meno i singoli anni con un utilizzo estremamente basso o elevato.

Il numero 2.4 è modificato per renderlo applicabile anche al periodo di assegnazione 2026–2030.

La nuova disposizione nel numero 2.5 garantisce che la riduzione proporzionale dei diritti di emissione assegnati a titolo gratuito ai sensi dell’articolo 45 non sia eccessivamente elevata per tutti i gestori di impianti se per singole imprese il diritto all’assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione ai sensi del numero 5 del presente allegato si riduce stabilmente di oltre 100 000 diritti di emissione rispetto alla quantità calcolata sulla base dei dati di un periodo di riferimento secondo il numero 2.3.

Numero 3

Se sono fabbricate diverse merci non soggette al CBAM dell'UE (status CBAM) con un parametro di riferimento, le quote di attività per la produzione delle singole merci devono essere attribuite a due diversi elementi di assegnazione con lo stesso parametro di riferimento sulla base dello status CBAM. Il fattore di cui al numero 3.1*a* viene applicato solo per il calcolo dei diritti di emissione da assegnare a titolo gratuito per la produzione di merci con status CBAM. I prodotti ai quali si applicano i diversi fattori sono determinati sulla base dei numeri di tariffa doganale. I partecipanti al SSQE devono dichiararli al momento del rilevamento dei dati di cui all'articolo 50.

I rimandi ai numeri 3.2, 3.3 e 3.4 sono modificati sulla base del nuovo numero 3.1*a* senza incidere sul contenuto.

Numero 4

L'UE ha abolito i particolari fattori di adeguamento per i parametri di riferimento di cui al numero 4.2 per il periodo 2026–2030. La produzione relativa ai processi che rientrano in questi parametri di riferimento può utilizzare combustibili o elettricità, ma la quota di elettricità della produzione non è stata finora presa in considerazione per l'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione. L'UE rinuncia alla deduzione per l'impiego di elettricità, tuttavia aggiorna i corrispondenti parametri di riferimento relativi al prodotto. In linea con le modifiche nel numero 1, la Svizzera recepisce queste modifiche in virtù dell'Accordo sul collegamento dei sistemi SSQE della Svizzera e dell'UE. Il numero 4 è abolito.

Numero 5

Come avveniva sinora, viene verificata ogni anno la necessità di adeguare l'assegnazione a titolo gratuito a seguito del cambiamento di determinati parametri nei due anni precedenti.

I particolari fattori di adeguamento per determinati parametri di riferimento aboliti nel numero 4 sono eliminati anche dai parametri di cui al numero 5.2.3. Tuttavia, i gas residui combusti in torcia all'interno di un parametro di riferimento relativo al prodotto conformemente al numero 1.7*a* devono ora essere considerati come elemento di assegnazione con un parametro per adeguare l'assegnazione a titolo gratuito.

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

Numeri 2, 3 e 4

Questi numeri sono abrogati in quanto non più applicabili.

Numero 5

Nel numero 5.1 sono riportati i requisiti che i carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni devono adempiere affinché per il loro impiego possano essere assegnati a titolo gratuito diritti di emissione. In linea di principio ciò è possibile per tutti i carburanti per l'aviazione che sono computabili all'obbligo di miscelazione di cui all'articolo 28*f* della legge sul CO_2 riveduta e il cui contenuto di energia non proviene da fonti fossili (lett. c). Ne sono un esempio i biocarburanti rinnovabili ottenuti da olio commestibile usato. I carburanti derivanti da carbonio riciclato (*recycled carbon fuels*, RCF) non adempiono tali requisiti poiché, pur essendo computabili all'obbligo di miscelazione, il loro contenuto di energia pro-

viene da fonti fossili. I biocarburanti rinnovabili avanzati, prodotti con le materie prime enumerate nell'allegato IX parte A della direttiva (UE) 2018/2001[13], rientrano nella lettera b. A questa categoria si applica un grado più elevato di compensazione dei costi (v. n. 5.5). In una separata lettera a del numero 5.1 sono elencati i carburanti per l'aviazione sintetici rinnovabili che possono essere computati nel SSQE con il fattore di emissione pari a zero. Inizialmente tale categoria sarà disponibile sul mercato in quantità molto limitate. A questi carburanti non sarà riconosciuta una quota nell'ambito dell'obbligo di miscelazione fino al 2030. Per incentivarne l'impiego da subito, il grado della compensazione dei costi per tale categoria è particolarmente elevato (v. n. 5.5).

Nel numero 5.2 è illustrata la modalità di calcolare la quantità di diritti di emissione da assegnare a titolo gratuito a parziale compensazione delle differenze di costo tra i carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni e il cherosene fossile: l'intera differenza di costo da compensare viene suddivisa per il prezzo di un diritto di emissione. Le differenze di costo da compensare tra carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni e carburanti per l'aviazione fossili sono distinte in base a diverse categorie di carburanti per l'aviazione (n. 5.5 lett. a, b e c). Il grado della compensazione dei costi corrisponde a quello previsto nel SSQE dell'UE. Le differenze di costo tra i carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni e il cherosene fossile sono calcolate secondo il numero 5.3. I calcoli si basano sui prezzi dei singoli carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni e sul prezzo del cherosene fossile. Viene inoltre tenuto conto del risparmio derivante dal fatto che non devono essere consegnati diritti di emissione per i carburanti per l'aviazione con un fattore di emissione pari a zero nel SSQE. I prezzi determinanti (in euro) per i carburanti per l'aviazione aventi diritto all'assegnazione sono stabiliti ogni anno unitariamente per tutti i gestori dalla Commissione europea e pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Lo stesso vale per il prezzo del cherosene fossile e per il prezzo dei diritti di emissione (anch'essi in euro). Questi dati sono ripresi anche per lo strumento svizzero nell'intento di creare le stesse condizioni quadro per tutti i gestori (n. 5.4).

4 Ripercussioni

4.1 Ripercussioni per la Confederazione, i Cantoni e i Comuni

La presente revisione parziale dell'ordinanza sul CO_2 non ha di principio ulteriori ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale per la Confederazione, cui incombe l'attuazione delle disposizioni del presente progetto, mentre i Cantoni e i Comuni non sono interessati.

Tuttavia, in caso di prelievo di energia dalle centrali di riserva in una situazione critica per l'approvvigionamento, si dovranno sostenere ulteriori costi poiché, conformemente all'OREI, la parte della tassa sul CO_2 non rimborsata dalla Confederazione è finanziata attraverso il corrispettivo per l'utilizzazione della rete. Non è possibile effettuare una stima dei costi, poiché non si possono prevedere le situazioni critiche dell'approvvigionamento. Nell'esercizio 2023 si sarebbero generati costi supplementari per circa 580 000 franchi. Le uscite e le entrate per le centrali elettriche di riserva sono gestite attraverso le finanze federali:

[13] Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (rifusione), versione della GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82; modificata da ultimo dalla direttiva (UE) 2024/1711, versione della GU L, 2024/1711, del 26.6.2024.

le uscite sono compensate da entrate di pari importo e trasferite dalla società di rete Swissgrid ai fornitori di energia elettrica e ai consumatori finali attraverso il corrispettivo per l'utilizzazione della rete.

L'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione agli operatori di aeromobili per l'utilizzo di carburanti per l'aviazione rinnovabili e a basso tenore di emissioni riduce la quota di diritti di emissione messi all'asta, quindi anche i proventi della vendita all'asta nel SSQE per il trasporto aereo. A partire dal 2025 questi proventi sono destinati a promuovere l'adozione di provvedimenti di riduzione delle emissioni nel trasporto aereo ai sensi dell'articolo 37*a* della legge sul CO_2. Il minore ricavo derivante dal fatto che i 550 000 diritti di emissione nel periodo 2026–2030 non vengono messi all'asta, bensì assegnati gratuitamente, è stimato in circa 50 milioni di franchi (ipotizzando un prezzo medio di vendita all'asta di 90 fr.). Di conseguenza diminuiscono i mezzi a disposizione per promuovere misure volte alla riduzione delle emissioni nel traffico aereo conformemente all'articolo 37*a* della legge sul CO_2. In considerazione del deficit nelle finanze federali e del pacchetto di sgravio previsto per il 2027, attualmente si può supporre che per compensare i minori ricavi non potranno essere messi a disposizione mezzi provenienti dalle finanze federali generali sulla base dell'articolo 103*b* della legge federale sulla navigazione aerea.

4.2 Ripercussioni per l'ambiente

L'adeguamento del campo d'applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO_2 per i veicoli pesanti comporta tendenzialmente il rilevamento di un maggior numero di veicoli per tutti i tipi di propulsione. A seconda della struttura della flotta, questo genera maggiori incentivi alla riduzione delle emissioni di CO_2.

La modifica delle disposizioni concernenti l'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione per i gestori di impianti ha l'obiettivo di creare ulteriori incentivi per ridurre le emissioni di gas serra, poiché alcuni gestori di impianti devono acquistare un numero più elevato di diritti di emissione e gli investimenti volti a ridurre le emissioni di gas serra generano un maggiore valore aggiunto finanziario. Si creano inoltre incentivi per elettrificare i processi industriali. Grazie a questi effetti, l'industria può conseguire il suo obiettivo settoriale di riduzione del 35 per cento delle emissioni di gas serra entro il 2030 rispetto al 1990, come previsto dall'articolo 3 dell'ordinanza sul CO_2 riveduta con effetto dal 2025[14].

Il sostegno finanziario ai carburanti per l'aviazione sintetici rinnovabili di cui all'articolo 37*a* della legge sul CO_2 può contribuire sostanzialmente allo sviluppo di un mercato, per esempio promuovendo il potenziamento di impianti produttivi a favore del loro esercizio economico nel lungo termine. Si presume tuttavia che lo strumento a sostegno del loro utilizzo, come prevede l'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione per i carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni, abbia un impatto minimo o nullo direttamente quantificabile sulle emissioni del trasporto aereo, poiché il sostegno sarà probabilmente chiesto in primo luogo per i carburanti per l'aviazione soggetti all'obbligo di miscelazione. Sarà ottenuta un'ulteriore riduzione delle emissioni soltanto se gli operatori di aeromobili si avvalgono del sostegno per utilizzare carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni al di là della quota obbligatoria di miscelazione.

[14] Il numero RU sarà inserito dopo la pubblicazione.

4.3 Ripercussioni per l'economia

La presente revisione parziale dell'ordinanza sul CO_2 garantisce la prosecuzione del collegamento tra il SSQE svizzero e il SSQE europeo dopo il 2025 che avrà ripercussioni nel complesso positive per l'economia svizzera[15].

I 93 gestori di impianti che partecipano al SSQE continuano ad avere accesso al sistema europeo di scambio delle quote di emissione, che è liquido e trasparente, e sottostanno alle stesse condizioni dei loro concorrenti nell'UE. La riduzione dell'assegnazione a titolo gratuito di diritti di emissione a seguito della modifica dei parametri di riferimento potrebbe comportare un aumento dei costi per l'acquisto di diritti di emissione. A dipendenza delle fonti energetiche utilizzate, secondo le stime dell'UFAM questi costi potrebbero registrare un aumento compreso tra il 30 e il 200 per cento. Tuttavia, le imprese che hanno già ridotto le loro emissioni di gas serra negli anni precedenti non saranno toccate affatto, o almeno non nella stessa misura, dall'aumento dei costi.

Nel suo SSQE l'UE riduce inoltre progressivamente fino ad azzerarla l'assegnazione a titolo gratuito per le merci soggette al CBAM nel periodo 2026–2034. Ciò significa che, a partire dal 2034, l'intero costo dei diritti di emissione necessari sarà a carico dei responsabili delle emissioni di gas serra. Il recepimento di questi sviluppi da parte della Svizzera, basato sulla legge sul CO_2 riveduta, concerne soprattutto la produzione di cemento, acciaio e alluminio. Le imprese interessate dalla graduale abolizione dell'assegnazione a titolo gratuito dovranno acquistare un numero crescente di diritti di emissione oppure procedere più rapidamente alla decarbonizzazione se i volumi e i metodi di produzione rimangono invariati. A seconda delle tecnologie utilizzate, ciò può comportare un aumento dei costi di produzione in questi settori. Uno studio pubblicato dal settore[16] quantifica l'aumento dei costi per la produzione di cemento a circa 40 franchi la tonnellata di clinker di cemento nel 2030. Nei settori interessati anche il rischio di *carbon leakage* potrebbe salire rispetto ai Paesi che non prevedono la tassazione del CO_2. A ciò si contrappone che le merci di origine svizzera sono esentate dal CBAM dell'UE grazie al collegamento tra i due SSQS della Svizzera e dell'UE.

Poiché entro il 2026 terminerà l'assegnazione gratuita dei diritti di emissione prevista dalla legge sul CO_2 riveduta, i gestori di aeromobili dovranno sostenere un onere finanziario nettamente più elevato, a cui si sommerà l'onere legato all'introduzione dell'obbligo di miscelazione per i carburanti per l'aviazione rinnovabili e a basso tenore di emissioni ai sensi dell'articolo 28*f* della legge sul CO_2 riveduta. L'articolo qui introdotto sulla promozione dell'utilizzo di carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore di emissioni sgrava, seppur in misura minima, gli operatori interessati, parallelamente all'UE.

Gli operatori di aeromobili che intendono chiedere un'assegnazione a titolo gratuito per l'impiego di carburanti per l'aviazione rinnovabili e a basso tenore di emissioni utilizzano a tale scopo il rapporto di monitoraggio annuale e non hanno oneri aggiuntivi.

Tra le imprese interessate si annoverano in prevalenza quelle che appartengono a un gruppo e non sono PMI; quindi la nuova normativa non comporta semplificazioni specifiche per le PMI. La procedura di adesione al SSQE sarà eseguita per via elettronica tramite i sistemi di informazione e di documentazione dell'UFAM. Con la revisione della legge sul CO_2 e con la LOCli, che entreranno entrambe in vigore il

[15] Ecoplan (2016): Auswirkungen eines EHS-Linkings Schweiz-EU für den stationären Bereich (disponibile in tedesco).
Infras (2016): Auswirkungen eines EHS-Linkings für den Bereich Luftfahrt – Aktualisierung für die Schweiz (disponibile in tedesco).

[16] Da Polynomics (2024): Nicht-Einführung des CBAM – Folgen für Zementindustrie und Umwelt.

1° gennaio 2025, sono state ulteriormente sviluppate le basi legali della politica climatica per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni della Svizzera entro il 2030 e stabilire gli obiettivi a lungo termine. Nell'ambito di questi progetti legislativi e anche dei lavori sulla revisione totale della legge sul CO_2 per il periodo successivo al 2020, che è stata respinta, gli strumenti esistenti sono stati esaminati approfonditamente e adeguati in termini di efficacia ed efficienza. Nel quadro della presente revisione non sono quindi ottimizzati né aboliti altri strumenti (punti da verificare secondo l'art. 4 cpv. 1 lett. a, c e d della legge sullo sgravio delle imprese [LSgrI][17]).

5 Compatibilità con il diritto europeo

Le proposte modifiche dell'ordinanza sono compatibili con gli impegni internazionali della Svizzera, segnatamente con l'Accordo tra la Confederazione Svizzera e l'Unione europea sul collegamento dei rispettivi SSQE. La prevista modifica dell'ordinanza sul CO_2 relativamente al SSQE assicura l'attuazione corretta dell'accordo in linea con le disposizioni in vigore dal 2026. L'armonizzazione del disciplinamento a quello del SSQE dell'UE non comporta requisiti normativi più severi rispetto a quelli previsti da regolamentazioni comparabili di altri Paesi (art. 4 cpv. 1 lett. b LSgrI).

6 Protezione dei dati

Con le proposte modifiche dell'ordinanza non sono attivamente pubblicati ulteriori dati.

[17] RS **930.31**