



12.12.2022

---

# **Rapporto esplicativo concernente la modifica dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> (ordinanza sul CO<sub>2</sub>, RS 641.711)**

Pacchetto di ordinanze in materia ambientale, autunno 2023

---

**Indice**

1	Introduzione .....	3
2	Punti essenziali del progetto.....	4
2.1	Obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti fossili .....	4
2.2	Provvedimenti tecnici per ridurre le emissioni di CO <sub>2</sub> di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri .....	4
2.3	Impatto climatico dei gas serra .....	4
3	Rapporto con il diritto internazionale .....	6
4	Commento alle singole disposizioni .....	7
5	Ripercussioni .....	14
5.1	Ripercussioni per la Confederazione .....	14
5.2	Ripercussioni per l'economia .....	14
5.3	Ripercussioni sull'ambiente.....	14

## 1 Introduzione

---

Con la ratifica dell'Accordo di Parigi il 6 ottobre 2017, la Svizzera si è impegnata a livello internazionale a dimezzare le sue emissioni di gas serra entro il 2030 e a ridurle in media del 35 per cento negli anni 2021–2030 rispetto al 1990. Il Parlamento ha approvato questo obiettivo con il decreto federale del 16 giugno 2017<sup>1</sup>. L'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti e i valori obiettivo per i veicoli nuovi sono strumenti importanti per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione definiti.

Nell'ambito dell'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti occorre semplificare l'esecuzione. La revisione introduce la definizione delle condizioni di ammissione per gli organismi di convalida e di controllo a livello di ordinanza, maggiore flessibilità dei progetti per l'utilizzo dell'idrogeno e del carbone vegetale e l'esclusione di progetti con impianti che funzionano con prodotti refrigeranti fluorurati. Inoltre, la revisione comprende la semplificazione dei metodi di calcolo e l'ampliamento del campo d'applicazione per i progetti relativi alle reti di riscaldamento a distanza.

Nell'ambito delle prescrizioni relative alle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli nuovi occorre adattare il sistema di esecuzione esistente agli sviluppi attuali e, ove possibile, snellirlo. La ripartizione delle competenze tra l'Ufficio federale delle strade (USTRA) e l'Ufficio federale dell'energia (UFE) viene ridefinita. Inoltre, la revisione dell'ordinanza comprende un adattamento del campo d'applicazione e modifiche risultanti dalla digitalizzazione dei processi di immatricolazione dei veicoli.

I valori relativi all'impatto sul clima dei gas serra vengono modificati per tenere conto delle linee guida dell'Accordo di Parigi. I valori aggiornati corrispondono alle scoperte scientifiche più recenti e sono ricavati dal quinto rapporto di valutazione del Comitato intergovernativo sui cambiamenti climatici (IPCC)<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> FF 2017 3687

<sup>2</sup> Potenziale di riscaldamento (GWP100) secondo la tabella 8.A.1 tratta da The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the 5th Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Cambridge University Press, 2013.

## **2 Punti essenziali del progetto**

---

Vengono di seguito illustrati i punti essenziali del progetto e i singoli strumenti, secondo la successione prevista nell'ordinanza.

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

L'obbligo di compensazione per i produttori e gli importatori di carburanti fossili viene mantenuto. Come prima, sono tenuti a compensare una parte delle emissioni di CO<sub>2</sub> causate dai trasporti con progetti e programmi per la protezione del clima in Svizzera e all'estero. L'adempimento dell'obbligo di compensazione viene inoltre raggiunto attraverso la consegna di attestati nazionali e internazionali.

Un articolo supplementare definisce il processo di ammissione attualmente previsto per gli organismi di convalida e di controllo. Negli articoli 6 e 9 vengono aggiunti i sopralluoghi dei singoli progetti da parte degli organismi di convalida e di controllo nell'ambito della convalida e del controllo. L'UFAM viene informato in merito ai sopralluoghi e vi può prendere parte. L'allegato 3 è strutturato in modo più flessibile per i progetti o i programmi relativi all'utilizzo dell'idrogeno o del carbone vegetale e ora riporta anche l'impiego di impianti che funzionano con prodotti refrigeranti fluorurati. Infine, l'allegato 3a viene riformulato per ampliarne il campo d'applicazione. Da un lato, tutti i tipi di riscaldamento a distanza rientrano ora nel campo d'applicazione di questo allegato (sostituzione di caldaia, ampliamento o densificazione o una combinazione di entrambi). Dall'altro, le equazioni per il calcolo delle emissioni di riferimento vengono precisate.

### **2.2 Provvedimenti tecnici per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> di automobili, autoveicoli e trattori a sella leggeri**

A partire dal 1° gennaio 2024 l'UFE rileva dall'USTRA le competenze residue che, in senso stretto, sono correlate con l'esecuzione delle prescrizioni relative alle emissioni di CO<sub>2</sub>, ivi compresi il calcolo, la disposizione e la fatturazione di un'eventuale sanzione sul CO<sub>2</sub> ai piccoli importatori come pure la gestione della cessione di veicoli. Con la presente revisione degli articoli corrispondenti si crea la base legale per il passaggio delle competenze all'UFE.

Inoltre, il campo d'applicazione viene esteso ai veicoli immatricolati all'estero a partire dal 1° gennaio 2024 fino a un massimo di 12 mesi di età, tenendo ora conto anche del chilometraggio al fine di contrastare eventuali abusi.

Infine, occorre attuare diverse precisazioni di carattere formale e redazionale nonché ottimizzazioni sul piano amministrativo risultanti dal continuo passaggio dei processi di immatricolazione dei veicoli ai dati elettronici e dalle esperienze maturate nell'attuazione in corso. Per motivi tecnici legati all'esecuzione, anche alcune di queste disposizioni entrano in vigore solo il 1° gennaio 2024.

### **2.3 Impatto climatico dei gas serra**

I valori indicati nell'allegato 1 in riferimento all'impatto climatico dei gas serra vengono aggiornati in base alle linee guida dell'Accordo di Parigi. L'impatto climatico dei gas serra viene verificato periodicamente nell'ambito dei lavori dell'IPCC. I valori aggiornati vengono ripresi dal

quinto rapporto di valutazione dell'IPCC<sup>3</sup>. La modifica concernente l'impatto climatico del metano comporta anche una modifica nell'allegato 3*b*.

---

<sup>3</sup> Potenziale di riscaldamento (GWP100) secondo la tabella 8.A.1 tratta da The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the 5th Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Cambridge University Press, 2013.

### **3 Rapporto con il diritto internazionale**

---

L'ordinanza proposta è compatibile con gli obblighi internazionali della Svizzera, segnatamente con l'Accordo di Parigi.

## 4 Commento alle singole disposizioni

---

### *Art. 5b cpv. 3*

Nel capoverso 3 viene eliminato il rimando all'organismo di controllo, dal momento che l'organismo di controllo rilascia una raccomandazione già nell'ambito della valutazione annuale della quantificazione ai sensi dell'articolo 9 capoverso 6.

### *Art. 6 cpv. 5*

Come finora, il contenuto del progetto o del programma relativo alla garanzia della qualità deve essere esaminato (convalida) da un organismo di convalida ammesso dall'UFAM, prima di poter presentare all'UFAM la richiesta di rilascio di attestati.

Nell'ambito della convalida, l'organismo effettua sopralluoghi, se opportuno. L'organismo di convalida comunica alla persona richiedente e all'UFAM quando intende effettuare questi sopralluoghi (cpv. 5), ai quali l'UFAM può prendere parte senza preavviso. Di conseguenza, l'organismo di convalida inoltra tutte le informazioni necessarie per la partecipazione dell'UFAM. Questa possibilità di partecipare ai sopralluoghi effettuati dall'organismo di convalida consente uno scambio più intenso tra i diversi attori (richiedente, sviluppatore del progetto, organismo di convalida), una maggiore rapidità nel rispondere alle domande e una vigilanza più efficace sugli organismi di convalida da parte dell'UFAM. Questa prassi è in vigore già oggi e deve essere integrata esplicitamente nell'ordinanza attraverso la modifica della disposizione.

### *Art. 9 cpv. 3<sup>bis</sup>*

Come finora, la persona richiedente raccoglie i dati necessari e li riporta in un rapporto di monitoraggio, che continuerà a essere esaminato, a spese dei richiedenti, da un organismo di controllo indipendente (controllo).

Nell'ambito del controllo l'organismo effettua sopralluoghi, che vengono annunciati per tempo sia alla persona richiedente che all'UFAM. L'UFAM può prendervi parte senza preavviso (cpv. 3<sup>bis</sup>). Di conseguenza, l'organismo di controllo inoltra all'UFAM tutte le informazioni necessarie per la sua partecipazione. La possibilità di partecipare ai sopralluoghi effettuati dall'organismo di controllo consente uno scambio più intenso tra i diversi attori (richiedente, sviluppatore del progetto, organismo di controllo), oltre a favorire una vigilanza più efficace sugli organismi di controllo. Questa prassi è in vigore già oggi e deve essere integrata esplicitamente nell'ordinanza attraverso la modifica della disposizione.

### *Art. 11a* Organismi di convalida e di controllo

Il nuovo articolo 11a sancisce a livello di ordinanza il processo di ammissione attualmente già esistente e in corso di esecuzione per gli organismi di convalida e di controllo. Un organismo di convalida e di controllo deve quindi richiedere l'ammissione all'UFAM (cpv. 1). Gli organismi interessati a un'attività di convalida e controllo compilano il modulo dell'UFAM per presentare richiesta di ammissione, mettendogli a disposizione le informazioni e i documenti richiesti. Per la convalida e il controllo delle compensazioni all'estero è prevista la possibilità di costituire consorzi di specialisti locali e responsabili della qualità internazionali.

L'organismo di convalida e di controllo è ammesso se soddisfa i requisiti secondo il capoverso 1 lettere a-c. In particolare, l'organismo di convalida e di controllo attesta la competenza professionale illustrando in modo verificabile le conoscenze e le qualifiche (cpv. 1 lett. a), inclusa in particolare la conoscenza delle disposizioni pertinenti e delle comunicazioni d'esecuzione, le cui innovazioni vengono rese note nella newsletter «Compensazione delle

emissioni di CO<sub>2</sub>» dell'UFAM. In relazione a progetti e programmi all'estero devono essere attestate anche conoscenze del contesto locale. Inoltre, l'organismo di convalida e di controllo deve disporre di un processo per la garanzia di qualità (cpv. 1 lett. b). Ciò significa che ogni organismo di convalida e di controllo in quanto impresa deve avere nel proprio organico il seguente personale specializzato: almeno un referente tecnico, almeno una persona che si occupi del controllo qualità e un responsabile generale, tenendo presente che la stessa persona può svolgere diverse funzioni. Un organismo di convalida e di controllo sarà in ogni caso ammesso dall'UFAM solo se chiede l'ammissione di almeno due persone, delle quali almeno una abbia un posto di lavoro fisso presso l'organismo stesso. Questa persona deve essere il responsabile generale e responsabile della qualità. La seconda persona, che sarà notificata come specialista, potrà lavorare per l'organismo anche con un mandato esterno. Salvo per aiutanti subalterni, l'organismo di convalida e di controllo si impegna a impiegare per la convalida e la verifica unicamente gli specialisti indicati nella domanda di ammissione. Una persona può, in linea di principio, svolgere tutte e tre le funzioni di specialista, responsabile della qualità e responsabile generale per l'organismo. Per l'esame di un determinato progetto può tuttavia intervenire solo in qualità di specialista o di persona responsabile della qualità. Non è consentito assumere contemporaneamente le funzioni di specialista e di persona responsabile della qualità. È tuttavia possibile essere contemporaneamente specialista e responsabile generale. Lo stesso vale anche nel caso in cui una persona assuma le funzioni di responsabile della qualità e responsabile generale. Inoltre, l'organismo di convalida e di controllo deve illustrare in modo verificabile l'indipendenza degli specialisti per ogni tipo di progetto (cpv. 1 lett. c).

L'UFAM verifica l'adempimento dei requisiti di ammissione e al termine comunica la decisione per iscritto. In caso di decisione positiva, l'UFAM inserisce l'organismo nell'elenco pubblicato degli organismi di convalida e di controllo ammessi. Gli organismi ammessi già prima del 1° novembre 2023 non devono seguire una nuova procedura di ammissione, sempreché i loro dati non siano modificati. Un organismo di convalida e di controllo ammesso comunica all'UFAM, immediatamente e di propria iniziativa, tutte le modifiche (ad es. uscita di uno specialista notificato) concernenti l'ammissione. In caso di modifiche si deve nuovamente attestare che i requisiti tecnici e personali continuano a essere soddisfatti.

L'UFAM verifica regolarmente i requisiti esaminando la qualità dei rapporti presentati. Qualora dovessero emergere segnali indicanti che i requisiti relativi all'ammissione, ad esempio le competenze tecniche, non sono più adempiuti, l'UFAM può ordinare provvedimenti per colmare le lacune (cpv. 2). L'organismo di convalida e di controllo è tenuto a fornire all'UFAM le informazioni richieste e a collaborare alla definizione dei provvedimenti vincolanti per l'organismo. Se i provvedimenti continuano a non essere soddisfatti e i provvedimenti definiti non vengono attuati, l'UFAM può revocare l'ammissione.

#### *Art. 17 cpv. 2 e 3*

Secondo la legge sul CO<sub>2</sub>, le prescrizioni relative alle emissioni di CO<sub>2</sub> sono rivolte all'importatore (o al costruttore) di un veicolo (art. 11 e 13 legge sul CO<sub>2</sub>); tuttavia, il veicolo rientra nel campo di applicazione delle prescrizioni relative alle emissioni di CO<sub>2</sub> solo con la sua messa in circolazione in Svizzera (art. 10 segg. della legge sul CO<sub>2</sub>). Per stabilire il collegamento necessario tra importatore e veicoli messi in circolazione ai fini dell'applicazione delle prescrizioni relative alle emissioni di CO<sub>2</sub>, nell'articolo 17 capoverso 2 e 3 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>, in base all'ammissione o ai documenti ivi utilizzati e con una successione ben definita si definisce chi è considerato importatore di un veicolo ai fini di dette prescrizioni. Il capoverso 2 riprende ampiamente il precedente capoverso 2 lettera c e si applica nell'ambito della ripresa di un veicolo secondo l'articolo 22a (cosiddetta cessione) come pure per i piccoli importatori: in questi due casi è necessaria una cosiddetta richiesta di attestato (art. 23 cpv. 2). È considerato importatore di un veicolo chi ottiene dall'UFE la certificazione o chi rileva il veicolo

nell'ambito di una cessione. L'elaborazione degli attestati compete ora all'UFE e non più all'USTRA. Il capoverso 3 disciplina i casi nei quali non è necessario alcun attestato. La lettera a riprende ampiamente il precedente capoverso 2 lettera b e disciplina il caso di omologazione mediante scheda tecnica elettronica, che in Svizzera viene rilasciata in base al certificato elettronico di conformità ai sensi dell'articolo 37 del regolamento (UE) 2018/858<sup>4</sup> (*Certificate of Conformity, COC*). In seguito alla sostituzione dell'approvazione del tipo con la scheda tecnica elettronica, in futuro questo tipo di omologazione diventerà la norma. La lettera b regola il caso dell'omologazione di un veicolo mediante approvazione del tipo o scheda tecnica corrispondente e riprende l'attuale capoverso 2 lettera a che, data la procedura di omologazione tramite COC elettronico, sarà in futuro applicata con sempre minore frequenza. La lettera c copre le eccezioni, nelle quali non si dispone né di un attestato o di una scheda tecnica elettronica, né di un'approvazione del tipo o di una scheda tecnica corrispondente. In questo caso è considerato importatore chi importa il veicolo secondo la dichiarazione doganale.

#### *Art. 17d cpv. 3 e 4*

Secondo le disposizioni attuali, i veicoli che sono stati immatricolati all'estero più di sei mesi prima della dichiarazione doganale non rientrano nel campo d'applicazione delle prescrizioni relative alle emissioni di CO<sub>2</sub>. In passato l'attesa per il termine di questo periodo è andata via via intensificandosi. Per contrastare questi potenziali abusi, la scadenza viene portata a 12 mesi (cpv. 3 lett. b). Inoltre, d'ora in avanti i veicoli immatricolati all'estero tra sei e 12 mesi prima della dichiarazione doganale rientrano nel campo d'applicazione delle prescrizioni relative alle emissioni di CO<sub>2</sub> se hanno un chilometraggio inferiore a 5000 chilometri (cpv. 3 lett. a). Di conseguenza, l'attuale capoverso 4 viene abrogato. Per i veicoli in possesso di una scheda tecnica elettronica, come succederà di norma in futuro, per quanto concerne il chilometraggio sarà determinante la data della dichiarazione doganale, analogamente al calcolo della scadenza dei sei o 12 mesi. Per gli altri veicoli, a volte il chilometraggio viene rilevato solo al momento della messa in circolazione (art. 34b cpv. 7 dell'ordinanza del 19 giugno 1995<sup>5</sup> concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali), per cui per questi veicoli si farà riferimento a tale data. In genere il chilometraggio al momento della messa in circolazione si avvicina approssimativamente a quello della data della dichiarazione doganale. L'UFE controlla la data dell'immatricolazione all'estero e il chilometraggio in modo idoneo. A tal fine può eseguire controlli a campione. Il regolamento UE<sup>6</sup> prescrive una scadenza analoga di tre mesi, che viene qui estesa in considerazione del fatto che il mercato svizzero è incentrato sulle importazioni ed è caratterizzato da un forte potere d'acquisto.

#### *Art. 17e Anno di riferimento*

Questo articolo viene precisato a livello redazionale. L'anno di riferimento indica l'anno in cui viene esaminato il raggiungimento dell'obiettivo individuale. La verifica del rispetto dell'obiettivo può invece essere svolta anche nell'anno successivo.

#### *Art. 19 cpv. 1*

Nel capoverso 1 viene ora utilizzata l'abbreviazione UFE, già introdotta nell'articolo 17.

<sup>4</sup> Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 maggio 2018 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE, GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1.

<sup>5</sup> RS 741.41

<sup>6</sup> Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2019 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011, GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13.

**Art. 22a cpv. 2**

Ogni importatore può convenire con un grande importatore che questi riprenda i suoi veicoli. In tal caso, in passato doveva segnalare l'accordo all'USTRA. Ora la segnalazione dovrà essere effettuata all'UFE.

**Art. 23 cpv. 1 e 2**

Nel capoverso 1 viene introdotta l'abbreviazione USTRA per Ufficio federale delle strade, poiché in questo atto compare qui per la prima volta.

Il capoverso 2 riprende la prassi già in uso: secondo la lettera a, i grandi importatori che rilevano un veicolo (art. 22a) devono prima ottenere la certificazione. La lettera b stabilisce gli altri casi nei quali i grandi importatori devono ottenere la certificazione per i veicoli. Anche i piccoli importatori che intendono mettere in circolazione un veicolo devono richiedere la certificazione antecedentemente (lett. c). La certificazione viene ora rilasciata dall'UFE.

**Art. 25 cpv. 1**

Per i veicoli con propulsione ibrido-elettrica plug-in non sono determinanti le emissioni di CO<sub>2</sub> combinate secondo il WLTP<sup>7</sup>, come per i veicoli con altri tipi di propulsione, bensì le emissioni di CO<sub>2</sub> combinate ponderate secondo il WLTP. La disposizione secondo il capoverso 1 viene adattata alla prassi vigente.

**Art. 35 cpv. 1 e 1<sup>bis</sup>**

Se le emissioni di CO<sub>2</sub> di un veicolo di un piccolo importatore superano l'obiettivo individuale, la sanzione dovuta veniva finora ordinata dall'USTRA. Da ora in avanti sarà disposta dall'UFE (cpv. 1).

Come in passato, un piccolo importatore deve versare antecedentemente alla prima immatricolazione di un veicolo un'eventuale sanzione dovuta secondo l'articolo 13 della legge sul CO<sub>2</sub> (cpv. 1). Questa norma viene trasferita qui dall'attuale articolo 23 capoverso 2. Ora i piccoli importatori devono versare la sanzione all'UFE (e non più all'USTRA).

**Art. 37 cpv. 1**

La disposizione concernente il versamento dei proventi derivanti dalle sanzioni nel Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) viene regolamentata in modo più generico. Abrogando l'indicazione temporale, le autorità esecutive possono definire il processo in modo più efficiente e con tempi più flessibili.

**Art. 91 cpv. 5**

Le lettere b, c, d e g del capoverso 5 sono abrogate. Dalla revisione dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> entrata in vigore il 1° gennaio 2021, i progetti o i programmi condotti autonomamente non vengono più utilizzati per l'adempimento dell'obbligo di compensazione. L'intero capoverso viene strutturato in modo diverso per motivi redazionali.

**Art. 134 cpv. 1 lett. a**

L'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC) mette a disposizione dell'USTRA e ora anche dell'UFE i dati sulle importazioni già presenti nei sistemi UDSC e rilevanti per l'esecuzione della legge sul CO<sub>2</sub>. Si tratta in particolare della persona designata

---

<sup>7</sup> WLTP (*Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure*) è una procedura di prova per il consumo di carburante e le emissioni di veicoli leggeri.

come importatore nella dichiarazione doganale (cfr. art. 17 cpv. 3 lett. c) e della data della dichiarazione doganale (cfr. art. 17d cpv. 3). Come in passato, l'USTRA trasmette all'UFE gli altri dati necessari all'esecuzione del capitolo 3.

## Allegati

### Allegato 1: Effetto riscaldante dei gas serra sul clima in CO<sub>2</sub>eq

I vari gas serra determinano un riscaldamento di diversa intensità. I gas vengono ponderati in base al loro impatto climatico ed espressi in cosiddetti CO<sub>2</sub> equivalenti (CO<sub>2</sub>eq) come multiplo dell'impatto climatico del CO<sub>2</sub>. I valori vengono periodicamente sottoposti a verifica scientifica. Nell'ambito dell'Accordo di Parigi, le Parti hanno concordato di utilizzare i valori relativi all'impatto climatico secondo il quinto rapporto di valutazione dell'IPCC<sup>8,9</sup>. I valori indicati nell'allegato 1 vengono aggiornati di conseguenza.

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

Nell'allegato 3 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> sono indicati i progetti o programmi di riduzione delle emissioni o di aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio per i quali non sono rilasciati attestati nazionali. La lettera e viene attenuata per consentire l'impiego di biodrogeno, a prescindere dalla tecnologia utilizzata, a condizione che siano soddisfatti requisiti equivalenti a quelli di cui all'articolo 12b della legge del 21 giugno 1996<sup>10</sup> sull'imposizione degli oli minerali e alle corrispondenti disposizioni esecutive.

È inoltre consentito l'impiego di carbone vegetale come materiale da costruzione (lett. h n. 2). Qualora si debba utilizzare come concime carbone vegetale precedentemente impiegato come materiale da costruzione, dovranno essere soddisfatte le esigenze previste per i concimi nell'ordinanza del 10 gennaio 2001<sup>11</sup> sui concimi (lett. h n. 1).

L'allegato 3 deve inoltre essere integrato con l'impiego di impianti che funzionano con prodotti refrigeranti fluorurati (comprese alcune pompe di calore), per i quali viene inserita la lettera j. I prodotti refrigeranti fluorurati sono causa di un forte effetto serra (cfr. all. 2.10 n. 1 cpv. 3 dell'ordinanza sulla riduzione dei rischi inerenti ai prodotti chimici, ORRPChim<sup>12</sup>) oppure degradano in trifluoroacetato, una sostanza stabile e tossica per le piante, che si accumula nelle acque superficiali. L'immissione sul mercato di impianti con questi refrigeranti è soggetta a restrizioni che sono già in vigore (ORRPChim) o sono previste nel medio termine. Un'ulteriore promozione di questi impianti sarebbe in contrasto con il principio di precauzione.

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

L'allegato 3a continua a valere sia per i progetti che per i progetti contenuti in un programma. L'allegato 3a numero 1 viene ampliato in modo da far rientrare nel suo campo d'applicazione tutti i tipi di reti di riscaldamento a distanza: la costruzione di una nuova rete di riscaldamento a distanza con una o più fonti di calore a bilancio neutro di CO<sub>2</sub> (lett. a), l'ampliamento o la densificazione di una rete di riscaldamento a distanza esistente, con fonti di calore

<sup>8</sup> Potenziale di riscaldamento (GWP100) secondo la tabella 8.A.1 tratta da The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the 5th Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Cambridge University Press, 2013.

<sup>9</sup> Modalities, procedures and guidelines for the transparency framework for action and support referred to in Article 13 of the Paris Agreement, Decision 18/CMA.1, Art. 37. Consultabile all'indirizzo: [www.unfccc.int](http://www.unfccc.int) > Documents and decisions.

<sup>10</sup> RS **641.61**

<sup>11</sup> RS **916.171**

<sup>12</sup> RS **814.81**

prevalentemente a bilancio neutro di CO<sub>2</sub> (lett. b) e la sostituzione o l'aggiunta di una o più fonti di calore fossili centralizzate in una rete di riscaldamento a distanza esistente con una o più fonti di calore prevalentemente a bilancio neutro di CO<sub>2</sub> (lett. c). Naturalmente è possibile e rientra nel campo d'applicazione anche la combinazione di queste diverse possibilità (ad es. sostituzione della fonte di calore fossile di una rete di riscaldamento a distanza esistente con una fonte di calore a bilancio neutro di CO<sub>2</sub> di maggiore capacità e, di conseguenza, ampliamento della rete di riscaldamento a distanza esistente). Come finora, nella descrizione del progetto o del programma devono essere illustrati almeno due plausibili scenari alternativi al progetto o al programma. La novità è che i due scenari devono essere dimensionati al massimo per 20 anni (n. 3.3). Inoltre, vengono precisati diversi termini relativi ai requisiti per il calcolo delle riduzioni delle emissioni. I doppi conteggi con il sistema di scambio di quote di emissioni (SSQE) vengono evitati considerando i diritti di emissione assegnati (o rilasciati) nel calcolo delle emissioni di riferimento secondo il numero 3.4 equazione 1 (e anche nel calcolo delle emissioni annuali del progetto (n. 3.5 equazione 1)). Al fine di semplificare l'allegato 3a e l'esecuzione, i requisiti minimi della remunerazione per l'immissione in rete a copertura dei costi (RIC) devono ora essere considerati direttamente nel fattore di emissione forfettario della rete di riscaldamento a distanza ( $FE_{WV}$ ). Nel calcolo delle emissioni di riferimento di nuovi utilizzatori viene così introdotta una deduzione media per tutti i progetti di compensazione rientranti nel campo d'applicazione dell'allegato 3a, analogamente a quanto avviene già con l'incentivazione dell'allacciamento tramite il Programma Edifici. Come in passato, l'equazione 2 del numero 3.4 deve sempre essere applicata alle emissioni di riferimento di nuovi utilizzatori di calore se, dopo l'inizio della realizzazione di cui all'articolo 5 capoverso 3, gli utilizzatori vengono connessi a una rete di riscaldamento a distanza nuova o esistente. In linea con l'ampliamento del campo di applicazione dell'allegato 3a, l'equazione 3 al numero 3.4 consente ora di tenere conto di più fonti energetiche fossili o di una combinazione di combustibili fossili e a bilancio neutro di CO<sub>2</sub>. A tal fine sono definiti fattori di emissione conservativi forfettari della rete di riscaldamento a distanza esistente ( $FE_{in\ corso}$ ). Se un progetto prevede solo la sostituzione di fonti di calore fossili, si deve utilizzare il fattore di emissione per il gas naturale. Se il progetto prevede la sostituzione di fonti di calore fossili e rinnovabili, si applica un fattore di emissione inferiore del 50 per cento.

**Allegato 3b:** Requisiti per il calcolo delle riduzioni delle emissioni e il piano di monitoraggio per progetti e programmi riguardanti il gas di scarica

L'allegato 3b viene corretto precisando che, secondo le raccomandazioni dell'IPCC<sup>13</sup>, è determinante il GWP (Global Warming Potential) non corretto del metano ai sensi dell'allegato 1 dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> e non un GWP corretto. La versione italiana contiene inoltre modifiche redazionali.

**Allegato 4a:** Calcolo dell'obiettivo di emissione individuale

Il numero 2 dell'allegato 4a include un segnaposto per i valori del peso a vuoto da aggiornare per l'anno di riferimento 2024. Questi valori verranno inseriti a metà 2023, quando saranno disponibili i dati necessari per il calcolo.

<sup>13</sup> Potenziale di riscaldamento (GWP100) secondo la tabella 8.A.1 tratta da The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the 5th Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Cambridge University Press, 2013.

**Allegato 5: Importi delle sanzioni in caso di superamento dell'obiettivo individuale (art. 13 cpv. 1 della legge sul CO<sub>2</sub>)**

Il numero 3 dell'allegato 5 include un segnaposto per gli importi delle sanzioni da aggiornare per l'anno di riferimento 2024. Questi valori verranno inseriti a metà 2023, quando saranno disponibili i dati necessari per il calcolo.

## **5 Ripercussioni**

---

### **5.1 Ripercussioni per la Confederazione**

Con le modifiche proposte per l'obbligo di compensazione e le prescrizioni relative alle emissioni si perfezionano gli strumenti sulla base delle esperienze maturate nell'esecuzione. Le modifiche semplificano l'esecuzione. Gli adeguamenti apportati nel settore dei veicoli usati potrebbero determinare sanzioni leggermente superiori in caso di superamento dei valori obiettivo per i parchi veicoli.

### **5.2 Ripercussioni per l'economia**

I requisiti posti agli organismi di convalida e di controllo ora definiti nell'ordinanza corrispondono alle esigenze attuali. L'integrazione nell'ordinanza non comporta alcun inasprimento delle esigenze, ma aumenta la certezza del diritto per gli organismi in questione.

Con i nuovi metodi di calcolo per le reti di riscaldamento a distanza definiti nell'allegato 3a vengono standardizzati i calcoli per i progetti con più fonti di calore. Questo semplifica l'esecuzione, ma soprattutto la preparazione della documentazione da parte delle persone richiedenti. Ciò vale anche in relazione all'ampliamento del campo d'applicazione del presente allegato.

La trasmissione delle competenze nell'ambito delle prescrizioni relative alle emissioni non comporta oneri aggiuntivi per gli importatori di veicoli. Data la modifica della definizione di prima messa in circolazione di veicoli usati, un numero maggiore di veicoli sarà assoggettato ai valori obiettivo e questo potrà comportare costi amministrativi per la pianificazione del parco veicoli e il controlling da parte dell'impresa. Eventualmente, per il rispetto degli obiettivi alcune imprese dovranno adattare il parco dei veicoli venduti.

### **5.3 Ripercussioni sull'ambiente**

La standardizzazione della base di calcolo per le reti di riscaldamento a distanza favorisce la progettazione di una rete di riscaldamento a distanza come progetto di compensazione. Anche la flessibilizzazione per i progetti di utilizzo dell'idrogeno o del carbone vegetale può comportare un lieve aumento dei progetti di compensazione.

Modificando la gestione dei veicoli usati si ottiene una regolamentazione più rigorosa delle prescrizioni relative alle emissioni.