

Come raggiungere l'obiettivo fissato nell'Accordo?

Relazione di Tony Wohlgensinger, presidente di "auto-svizzera"

Signor Consigliere federale,
signore e signori,

nel febbraio 2002, l'associazione auto-svizzera ha firmato col DA TEC un Accordo secondo cui il consumo medio di carburante delle nuove automobili dovrà diminuire del 24% entro il 2008, passando da 8,4 a 6,4 litri per 100 chilometri (anno di riferimento: 2000). Questa condizione posta dalla Confederazione si basa su calcoli effettuati presso il *Dynamic Test Center* di Vauffelin, un'impresa gestita dalla *Berner Fachhochschule di Bienne* e dall'industria privata.

In tutte le categorie di veicoli, l'industria automobilistica offre ormai un numero crescente di modelli con motore diesel a basso consumo. Inoltre, sul mercato si trovano sempre più motori a benzina ad iniezione diretta che, nel caso ideale, consentono di risparmiare ca. il 20% di benzina rispetto ai modelli convenzionali.

Una prospettiva interessante: attraverso un'informazione mirata sui consumi, i rappresentanti delle diverse marche possono attirare l'attenzione della clientela su automobili energeticamente efficienti. Se si riuscirà a vendere un maggior numero di automobili diesel e di vetture a benzina a basso consumo, i consumi globali di carburante diminuiranno notevolmente. Non dimentichiamo che il risparmio di carburante, oltre a ripercuotersi in modo positivo sull'ambiente, consente pure di ridurre i costi d'esercizio delle automobili.

Unitamente a un catalogo dei consumi, l'etichetta Energia costituisce uno strumento ideale per convincere la clientela ad acquistare veicoli più efficienti sul piano energetico.

Emissioni di sostanze nocive

Attualmente si registra una tendenza alla diminuzione di tutte le emissioni nocive ai livelli del decennio 1950-1960, un'evoluzione a più riprese auspicata dall'Ufficio federale dell'ambiente delle foreste e del paesaggio (UFAFP).

A partire dal 1° gennaio 2005, in tutti i Paesi dell'Ue, come anche in Svizzera, entrerà in vigore la norma EURO4 sulle sostanze nocive; essa prescrive un ulteriore dimezzamento di tutte le emissioni nocive, compreso il particolato emesso dai veicoli diesel, da 0,05 a 0,025 g/km. Con questo provvedimento, le emissioni nocive dovute al traffico stradale diminuiranno ulteriormente. Confrontando i valori limite introdotti inizialmente negli Stati Uniti con la norma EURO4, si constata, sull'arco di 17 anni, una riduzione delle emissioni di particelle di un fattore 15.

Le emissioni di CO₂ rimangono elevate

Benché il consumo di carburante delle automobili sia via via diminuito, a causa dell'aumento del numero di automobili e dei chilometri complessivamente percorsi le emissioni di CO₂ finora non sono calate.

Con la progressiva sostituzione dei veicoli attualmente in circolazione con modelli dal consumo minore, l'obiettivo fissato nell'Accordo e il tanto auspicato miglioramento della qualità dell'aria sono ormai a portata di mano. Tuttavia, ciò non basta: deve aumentare non solo il numero delle vetture efficienti offerte ma anche quello delle automobili effettivamente comperate. È questa, attualmente, la sfida maggiore, sia per gli importatori che per i rappresentanti delle diverse marche.

I nuovi modelli sono più efficienti dal profilo energetico

Come illustrato dai seguenti esempi, il progresso tecnologico si ripercuote positivamente anche sul consumo di carburante.

Qui di seguito presentiamo sei modelli a benzina e diesel che, nel corso del 2002, sono stati sostituiti o dotati di un nuovo motore. In entrambi i casi, il consumo globale di carburante dei nuovi modelli è minore almeno dell'11% rispetto ai veicoli della generazione precedente.

Quote di mercato delle automobili diesel

Nel formulare gli obiettivi dell'Accordo, si è partiti da una quota di mercato del 30% per i nuovi veicoli diesel acquistati. A breve e medio termine, il diesel rimane il carburante ideale se si vogliono ridurre le emissioni di CO₂. È vero che la quota di mercato delle automobili diesel è aumentata di nuovo in modo massiccio negli ultimi anni, attestandosi al 17,8 %. Ciò tuttavia non basta per raggiungere l'obiettivo fissato. In tutti i Paesi limitrofi, è in circolazione un numero almeno doppio di veicoli diesel rispetto alla Svizzera. In Austria, Belgio, Francia, Lussemburgo e Spagna le vendite sono addirittura di gran lunga superiori al 50%. Globalmente, nel 2002, il 40% delle nuove vetture circolanti nell'Europa occidentale era equipaggiato di un motore diesel.

Carburanti privi di zolfo

In Svizzera, a partire dal 1° gennaio 2004, saranno ottenibili unicamente benzina e diesel senza zolfo; ciò, grazie all'introduzione di una tassa sui carburanti contenenti zolfo. In questo modo sarà possibile applicare dei sistemi di trattamento dei gas di scarico con i dispositivi *De-Nox-cat* o *Oxi-cat*.

Un altro vantaggio è costituito dalla riduzione del particolato per l'intero parco veicoli.

Ulteriori dati

L'introduzione dell'etichetta Energia consente di informare ancora meglio i consumatori sui consumi di carburante. Da diversi anni, i consumi dei singoli veicoli figurano nei listini prezzi dei commercianti; da qualche tempo, sono pubblicati anche nel sito Internet www.auto-schweiz.ch.

Pure le categorie di efficienza energetica sono ora elencate in questo sito.

Conclusioni

L'obiettivo può essere raggiunto se tutte le parti interessate compiono uno sforzo. Si tratta in particolare di creare incentivi affinché i consumatori, al momento dell'acquisto, prestino la dovuta attenzione all'efficienza energetica del veicolo. Al riguardo, l'etichetta Energia rappresenta certamente un contributo importante.

Ciononostante, la riduzione del prezzo del diesel rimane un passo imprescindibile per aumentare ulteriormente la quota di mercato di questi veicoli e per raggiungere, in termini di consumo, l'ambizioso traguardo di 6,4 l/100 km.

Alcuni esempi

In rappresentanza delle 30 marche, con i 2'500 modelli di automobili ottenibili in Svizzera attraverso le ditte fornitrici ufficiali e i loro commercianti, al termine della conferenza avrete la possibilità di confrontare una selezione di 2-3 modelli esteriormente identici ma con un diverso grado di efficienza energetica.

Constaterete che in tutti i segmenti, dalla piccola utilitaria alla vettura di lusso, fino ai *van* e alle vetture fuoristrada, si trovano le categorie A e B, particolarmente efficienti dal profilo energetico.