

numero			Bellinzona
1895	sb	5	29 marzo 2011

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Ufficio federale dell'energia
Sezione Politica energetica
a.c.a. signora Daniela Hänni
3003 Berna

Presenza di posizione del Cantone Ticino sulla revisione dell'ordinanza sull'energia in relazione alle disposizioni sull'etichetta Energia per le automobili

Gentili signore,
egregi signori,

con lettera del 17 febbraio 2011 ci avete inviato una richiesta di presa di posizione relativa alla revisione dell'Ordinanza sull'energia in relazione alle disposizioni sull'etichetta Energia per le automobili.

Vi ringraziamo per l'opportunità che ci avete concesso per esprimere le nostre osservazioni in merito alla revisione dell'ordinanza in oggetto.

Considerazioni generali

Dopo la rinuncia all'introduzione di un'etichetta ambientale per gli autoveicoli, l'Etichetta Energia attualmente in vigore dovrà essere ulteriormente sviluppata.

In tal senso condividiamo il fatto che i principi fondamentali contenuti nella proposta di etichetta ambientale siano stati ripresi nella revisione dell'Ordinanza sull'energia in relazione alle disposizioni sull'Etichetta Energia per le automobili, con particolare riferimento alla considerazione dell'energia primaria quale base di ponderazione. Inoltre riteniamo che l'adeguamento del modello di calcolo, la ripartizione uniforme dei modelli di autoveicoli all'interno delle sette categorie di efficienza energetica, che risulta essere compatibile con il sistema cantonale di ecoincentivi, nonché il formato dell'etichetta stessa rappresentano un ulteriore passo nella giusta direzione.

Siamo tuttavia dell'avviso che la revisione dell'Etichetta Energia oggetto della presente consultazione possa generare un ulteriore aumento delle immatricolazioni di automobili diesel. In tal caso sussiste il rischio reale che la necessaria riduzione delle emissioni di ossidi di azoto venga compromessa.

In teoria la decisione di limitare ulteriormente le emissioni di ossidi di azoto dei motori diesel a partire dal 2015 (Euro 6) dovrebbe permettere il pareggiamento delle emissioni di questi motori con quelli a benzina.

Tuttavia l'esperienza accumulata negli ultimi vent'anni ha dimostrato che i valori reali delle emissioni dei motori si discostano notevolmente dai valori limite di omologazione, i quali vengono stabiliti per la maggior parte in accordo con il sistema del NEFZ. Tuttavia la verifica delle emissioni dei gas di scarico nella pratica (catalogo dei fattori di emissione, HBETA 3.1) mostra come il NEFZ non rappresenti correttamente la situazione reale. Per questa ragione, oggi come oggi, non possiamo contare sul fatto che fra dieci anni le emissioni di ossidi di azoto derivanti dalle due tipologie di motore siano comparabili. Riteniamo quindi fondamentale che Il DATEC partecipi ai gruppi di lavoro internazionali nell'ambito dello sviluppo orientato alla pratica del nuovo ciclo di guida (NEFZ).

La migliore valutazione degli autoveicoli diesel deriva dalla considerazione del consumo di energia primaria nella formula di calcolo. Con l'abbassamento del valore relativo dal 40 al 35%, la rilevanza del peso del veicolo diminuisce e quindi le automobili diesel più pesanti ottengono una migliore valutazione rispetto alle pari categoria azionate con motore a benzina.

Da ciò ne consegue che la riduzione così come proposta è da ritenersi insufficiente, considerato come i veicoli diesel pesanti, con importanti emissioni di CO₂, vengono avvantaggiati oltre misura.

Per quanto attiene alla rappresentazione dei valori di CO₂ sulla nuova EtichettaEnergia, riteniamo che debba essere considerata la filiera completa dell'energia per tutti i sistemi di propulsione e non solo per quelli elettrici.

Infine sosteniamo di principio l'adeguamento annuale dell'EtichettaEnergia in quanto la sua efficacia, così facendo, viene accresciuta. In ogni caso l'adeguamento delle etichette e il caricamento dei nuovi dati dovrà avvenire in modo più ordinato e preciso di quanto avvenuto nel 2010. In tale occasione infatti siamo stati confrontati con diverse riclassificazioni che hanno dovuto essere in seguito corrette, creando un importante onere lavorativo supplementare. Inoltre dovrà essere garantita da parte della Confederazione una miglior informazione alle associazioni di categoria (importatori, garagisti).

Considerazioni di dettaglio, richieste

1. OEn, allegato 3.6, cifra 1, cpv. aggiuntivo

L'EtichettaEnergia dovrebbe essere resa obbligatoria anche per gli autoveicoli usati a partire dalla classe Euro 3.

Il commercio dei veicoli usati risulta essere in effetti circa doppio rispetto a quello dei veicoli nuovi. L'EtichettaEnergia può essere attualmente richiesta dal sito **www.etichettaenergia.ch** per la maggior parte degli autoveicoli in commercio.

Richiediamo pertanto che il campo d'applicazione della presente ordinanza sia esteso anche alle automobili d'occasione vendute presso i rivenditori professionali.

2. OEn, allegato 3.6, cifra 2.2.3

Qualora sussistano i presupposti per una semplificazione dell'EtichettaEnergia riteniamo importante che almeno la classificazione Euro dei gas di scarico sia indicata chiaramente.

3. OEn, allegato 3.6, cifra 2.5

I consumi di gas naturale dovrebbero essere indicati in kg/100 km e non in m³/100 km, dal momento che le quantità usualmente indicate presso i distributori sono espresse e pagate in kg e non in m³.

4. OEn, allegato 3.6, cifre 2.6.3 e 2.6.4

Le indicazioni sulle emissioni di CO₂ devono comprendere:

- a) i dati di emissione secondo il tipo di veicolo immatricolato;
- b) le emissioni totali di CO₂ derivanti sia dalla propulsione come pure dalla produzione e dalla preparazione del carburante o della fonte energetica in generale che risultano essere rilevanti per il clima.

Come non rilevanti invece sono considerate le componenti di origine biologica presenti nelle miscele di carburanti fossili unicamente quando l'offerta di questi carburanti sarà disponibile su tutto il territorio nazionale.

La formulazione appena esposta risulta essere a nostro avviso più chiara e trasparente rispetto a quella posta in consultazione.

Per la questione del clima sono infatti rilevanti le emissioni di CO₂ derivanti sia dall'azionamento del motore, sia dalla produzione della fonte energetica impiegata.

In questo modo l'indicazione separata delle emissioni di CO₂ derivanti dalla produzione energetica per i veicoli elettrici e della componente rilevante per il clima delle emissioni di CO₂ provenienti dai motori alimentati a gas naturale o a E85 potrà essere tralasciata.

5. OEn, allegato 3.6, cifra 2.7.2

Si propone la seguente modifica: *“Il fattore di classificazione si compone per il 70% del consumo energetico assoluto e per il 30% dell'efficienza energetica relativa”*.

Qualora il parametro relativo fosse ridotto solo da 0.4 a 0.35, riteniamo che l'impatto sulla classificazione nelle categorie di efficienza energetica sia troppo debole. Una sua riduzione a 0.3 permetterebbe di dare maggior peso al consumo assoluto di carburante. Agendo in tal senso si eviterebbe che modelli di automobili pesanti con alto consumo di carburante

finiscano nelle migliori categorie energetiche grazie all'alta efficienza energetica in rapporto al loro peso. In caso contrario, considerando maggiormente l'energia primaria coinvolta, verrebbero avvantaggiati troppo i modelli di automobili pesanti e spesso equipaggiati con motori diesel.

Considerazioni di dettaglio, suggerimenti

a) OEn, allegato 3.6, cifra 1, cpv. aggiuntivo

L'EtichettaEnergia è da introdurre a partire dal 2014 per i tutti veicoli commerciali leggeri e per tutti i motoveicoli.

Alfine di raggiungere gli obiettivi energetici e di emissioni di CO₂ è fondamentale che l'EtichettaEnergia venga introdotta al più presto per tutti i veicoli immatricolabili che non soggiacciono alla tassa sul trasporto pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP).

Per i veicoli commerciali sono disponibili i dati base del 2008.

b) Il DATEC dovrebbe partecipare ai gruppi di lavoro internazionali nell'ambito dello sviluppo orientato alla pratica del nuovo ciclo di guida (NEFZ).

Per l'omologazione dei gas di scarico della maggior parte di veicoli viene considerato il sistema del NEFZ. Tuttavia la verifica delle emissioni dei gas di scarico nella pratica (catalogo dei fattori di emissione, HBETA 3.1) mostra come il NEFZ non rappresenti correttamente la situazione reale. Da ciò ne consegue che le emissioni reali degli autoveicoli siano decisamente superiori ai valori di omologazione per quanto attiene sia al consumo di carburante (emissioni CO₂), sia soprattutto alle emissioni di ossidi di azoto dei veicoli diesel.

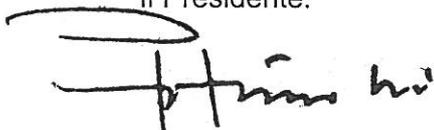
c) Adeguamento annuale delle categorie al 1° gennaio

Lo spostamento dell'adeguamento delle categorie dal 1° luglio al 1° gennaio è giudicato positivo, in quanto la data dell'adeguamento coinciderà con la data di emissione dell'imposta di circolazione, con relativa semplificazione delle procedure. Facciamo notare tuttavia l'importanza della disposizione dei dati con sufficiente anticipo, come previsto nel progetto.

Sperando che la nostra presa di posizione possa esservi utile, cogliamo l'occasione, gentili signore ed egregi signori, per porgere i nostri migliori saluti.

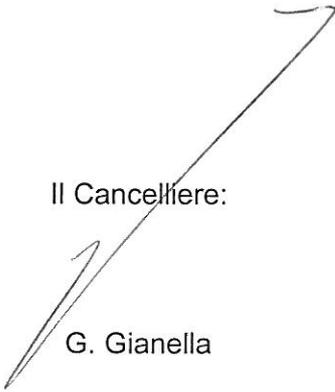
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



L. Pedrazzini

Il Cancelliere:



G. Gianella

- Copia:
- Divisione dell'ambiente
 - Sezione protezione aria, acqua e suolo
 - Deputazione ticinese alle Camere federali