|  |
| --- |
| **Energia e ambiente** |
| **I trasporti hanno bisogno di energia** |
| ***Berna, 19 marzo 2015 – Circa il 35%dell’odierno consumo energetico svizzero è a carico dei trasporti (su gomma, rotaia, ecc.). In questo settore l’industria dell’auto ha fatto passi da gigante. Dal 1990 al 2010 i consumi di carburante sono diminuiti del 25%. Il fatto più sorprendente è che, a parità di cilindrata, i motori sono oggi mediamente più potenti del 20%.*** Questa tendenza è destinata a continuare: nel 2013, il consumo medio di carburante (consumo secondo norma) dei veicoli leggeri nuovi è sceso in Svizzera a 6,24 litri per 100 chilometri, cioè di 0,23 litri o del 3,4% rispetto all’anno precedente. Molto popolari tra gli acquirenti continuano a essere le auto di grandi dimensioni e quindi più pesanti (ad es. SUV). Lo stesso vale per quelle con trazione integrale. Le auto diventano inoltre sempre più pesanti a causa della crescente presenza di nuove funzioni per il comfort e la sicurezza. Per ogni 100 kg di peso supplementare, un veicolo leggero consuma circa mezzo litro di carburante in più per fare 100 chilometri. La cilindrata media delle auto nuove, in tendenziale ribasso, è attualmente di circa 1,8 litri. La diminuzione del consumo medio di carburante è anche merito delle e degli acquirenti di nuove auto. Circa il 30% di loro sceglie infatti un veicolo di efficienza energetica A o B. Queste categorie diventano ogni anno più severe, tanto che riescono a farne parte solo le auto più efficienti dal punto di vista energetico. L’acquisto di un’auto nuova è una delle decisioni più importanti di un nucleo familiare che sceglie di fare qualcosa per l’ambiente.Con il CheckEnergeticaAuto, anche le proprietarie e i proprietari di auto già immatricolate possono contribuire al risparmio energetico. **La costante riduzione del CO2 fa bene al clima**Parallelamente ai consumi di carburante sono diminuite anche le emissioni di CO2 delle nuove auto: si parla del 17% tra il 2003 e il 2010. Nel 2011 le emissioni medie erano ancora di 155 grammi di CO2 per chilometro. Nel 2013 le emissioni medie di CO2 delle auto nuove erano di 145 grammi per chilometro, cioè il 3,8% in meno rispetto all’anno precedente (2012: 151 g/km).A livello politico si è stabilito che le auto di nuova immatricolazione dovranno emettere solo più 130 grammi di CO2 per chilometro. Questa soglia, in vigore dal 2015, è stata introdotta gradualmente. Le conseguenze sono rappresentate dalla legge e dall’ordinanza sulle emissioni di CO2 e dalle relative sanzioni che dovranno essere pagate nel caso in cui la soglia non venisse rispettata.Dopo il 2015 , le soglie per i veicoli leggeri continueranno a scendere per arrivare, nel 2020, a soli 95 grammi di CO2 per chilometro. Contemporaneamente, le soglie di emissione verranno estese anche ad altri gruppi di veicoli, ad es. ai furgoni.**La singola auto diventerà più ecologica**Fondamentale per questi successi è soprattutto il progresso tecnico, grazie al quale l’efficienza energetica delle auto nuove è nettamente migliorata. Nel 2013 il consumo per ogni 1000 chilogrammi di peso del veicolo era di 4,18 litri per 100 chilometri. Nel 1996 era ancora di 6,8 litri.Tuttavia la questione non è così semplice come sembra: anche se è vero che la singola auto emette sempre meno CO2, il problema è che il consumo di energia globale e quindi le emissioni di CO2 continuano ad aumentare in tutto il mondo e in Svizzera, perché la popolazione cresce e le persone in circolazione sono sempre più numerose.**Il consumo energetico rimane un tema d’attualità**Il consumo energetico è una questione che anima costantemente i dibattiti della politica, soprattutto a causa della scarsità delle risorse provenienti da fonti non rinnovabili e del riscaldamento climatico. È opinione diffusa che quest’ultimo sia causato anche dalle emissioni di CO2. Un ruolo importante negli sforzi orientati all’efficienza energetica spetta alla domanda mondiale di energia, in incessante crescita.In merito a questo tema, l’Agenzia internazionale dell’energia (International Energy Agency) ha fatto la seguente previsione:* da qui al 2030 il consumo di energia fossile (greggio, gas naturale, carbone, ecc.) registrerà un aumento dal 37 al 50%
* sino al 2030 le emissioni di CO2 registreranno un aumento dal 39 al 55%

**Risparmiare energia: il traffico è fondamentale**Il traffico gioca un ruolo di primaria importanza nel quadro delle misure volte a risparmiare greggio. Misure idonee contribuiscono a creare sino al 60% dei risparmi globali, di cui due terzi sono rappresentati da veicoli più efficienti dal punto di vista energetico e un terzo da biocarburanti.A questo riguardo occorre osservare quanto segue: anche se le auto elettriche e quelle ibride plug-in hanno ormai conquistato un posto fisso nella gamma del modelli, in futuro il motore a combustione sarà di gran lunga ancora il propulsione più utilizzato nelle auto. Sempre più spesso sarà affiancato da un motore elettrico (ibrido).A determinare il consumo di carburante e le emissioni di CO2  sono in prima linea la motorizzazione e il peso del veicolo. Le dimensioni dell’auto giocano un ruolo indiretto, perché le auto più grandi sono di norma anche più pesanti e hanno una resistenza aerodinamica più sfavorevole.**Uno sguardo critico alla misura dei consumi**Il consumo di carburante indicato dal costruttore può variare notevolmente da quello effettivo. Lo dimostra ad es. l’università di Duisburg-Essen in una sua ricerca sull’argomento [PDF]. Per poter confrontare tra di loro i veicoli, in Europa le case costruttrici utilizzano tutte il nuovo ciclo di guida europeo per automobili (NEDC),nel corso del quale viene misurato sul banco di prova a rulli il consumo di carburante con impostazioni, temperature, velocità e distanze predefinite. In Svizzera simili banchi di prova sono disponibili presso il TCS, l’EMPA o la Scuola superiore universitaria di Bienne. **Oggi guidiamo in modo diverso**Il problema è che, proprio con le auto dell’ultima generazione, questo consumo a norma corrisponde sempre più raramente a quello che si registra nel traffico quotidiano. Uno dei motivi è che le condizioni di impiego dei veicoli sono cambiate a causa del maggiore traffico nelle città e negli agglomerati urbani. Di conseguenza, il ciclo di guida europeo per automobili corrisponde sempre meno allo stile di guida di un tipico utente della strada.Inoltre occorre tenere presente che durante la determinazione del consumo a norma, le utenze elettriche e il climatizzatore vengono disattivati per garantire la comparabilità tra i singoli veicoli. Nel traffico quotidiano questi elementi sono invece generalmente in funzione.*L’intero media-kit si trova all’indirizzo* [*www.agvs-upsa.ch*](http://www.agvs-upsa) *nella rubrica «Comunicati stampa» (in basso).* *Informazioni sul CheckEnergeticaAuto si trovano anche all’indirizzo checkenergeticaauto.ch!****Per maggiori informazioni*** *rivolgersi a Markus Peter, responsabile del settore Tecnica automobilistica & Ambiente in seno all’Unione professionale svizzera dell’automobile (UPSA), telefono 031 307 15 15, e-mail markus.peter@agvs-upsa.ch* |