


Articoli della legge	Artt. 11–20 ¹	
Riduzione rispetto all'andamento di riferimento nel 2030	0,56 milioni di tonnellate di CO ₂ ovvero 6% dell'effetto interno totale della legge	
Sostenitori selezionati	TCS, ATA, Associazione traffico e ambiente, Associazione svizzera dell'industria del gas	
Contesto		
<p>Il trasporto su strada è responsabile del 23% dei gas serra generati in Svizzera (se si tiene conto dei trasporti aerei internazionali, del 27% del totale). Finora non è stato possibile ridurre in modo significativo le emissioni dei trasporti su strada: nel 2019 queste risultavano ancora superiori rispetto ai livelli del 1990. Dal 2013 la Svizzera ha adottato in larga misura i regolamenti dell'UE per i nuovi veicoli. Anziché fare altrettanto con ulteriori normative UE sui carburanti, la Svizzera si basa anche su un obbligo di compensazione parziale per gli importatori di carburante (l'obbligo di compensazione non viene contemplato nella presente scheda informativa). I progressi tecnologici nelle batterie e nelle celle a combustibile aprono nuove opportunità per ridurre le emissioni di CO₂ prodotte dai trasporti.</p>		
Stato attuale, legge sul CO₂ / disposizioni vigenti		
<ul style="list-style-type: none"> • A partire dal 1° gennaio 2020 per le autovetture vendute in Svizzera si applica il valore obiettivo di 95 g CO₂/km secondo il NEDC (vecchio ciclo di misurazione) o 118 g/km secondo il WLTP (nuovo ciclo di misurazione); tuttavia, con un cosiddetto “phasing-in”: nel 2021 il calcolo prende in considerazione solo il 90% dei veicoli, escludendo il 10% meno performante delle nuove automobili. A partire dal 2022, il valore obiettivo si applicherà al 95% delle autovetture e solo a partire dal 2023 al 100%. L'obiettivo per i veicoli nuovi viene ulteriormente indebolito dal regime dei supercrediti, secondo cui un'auto elettrica venduta viene moltiplicata per un fattore di 1,67 per il calcolo della media della flotta nel 2021, mentre nel 2022 per un fattore di 1,33. Questo conteggio multiplo delle auto elettriche (con un valore computazionale di CO₂ pari a 0 g CO₂/km) ha mitigato l'impatto concreto dell'obiettivo per i veicoli nuovi. • Per i furgoni, dal 1° gennaio 2020 si applica il valore target di 147 (NEDC) o 186 g CO₂ /km (WLTP), anche in questo caso con phasing-in e supercrediti. Nel 2021, l'obiettivo sarà il 95% dei furgoni, per arrivare dal 2022 al 100%. Nel 2021 i furgoni elettrici sono conteggiati con fattore 1,67; nel 2022 con fattore 1,33. • Qualora gli importatori di autovetture o furgoni non raggiungessero i propri obiettivi, dovranno versare delle sanzioni. Ad oggi queste somme confluiscono nel Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, una volta dedotto il contributo di applicazione. Sebbene nel 2019 l'obiettivo della nuova flotta per le autovetture sia stato mancato in modo notevole, la somma delle sanzioni per gli importatori ammonta a solo allo 0,6% del loro fatturato². <p>L'attuale legge sul CO₂ non prevede norme sulle emissioni per i camion.</p>		

Diritto d'autore: Pixabay

¹ <https://www.parlament.ch/it/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47373>

² <https://www.parlament.ch/it/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47373>

Cosa cambia con la nuova legge?

Con l'adozione della nuova legge sul CO₂, a partire dal 1° gennaio 2022 si aboliranno phasing-in e supercrediti. La Svizzera adotterà gli obiettivi di riduzione di emissioni per le automobili, i veicoli commerciali leggeri e i camion già concordati dall'UE per il 2025 e il 2030.

Le emissioni di autovetture, furgoni e camion dovrebbero diminuire del 15% entro il 2025. Entro il 2030, le emissioni delle autovetture dovrebbero calare del 37,5%, quelle dei furgoni del 31% e quelle dei camion del 30%. Il riferimento sono le emissioni di CO₂ delle automobili e dei furgoni venduti nell'UE nel 2021. Per i camion, il riferimento è rappresentato dai TIR venduti nell'UE dal 1° luglio 2019 al 30 giugno 2020.

Per i veicoli a gas, ai fini del calcolo delle emissioni di CO₂ viene presa in considerazione la quota di biogas climaticamente neutro, secondo le vendite di gas presso le stazioni di servizio. Gli importatori avranno la possibilità di raggiungere gli obiettivi prefissati anche con l'uso di combustibili sintetici rinnovabili, quali ad esempio l'idrogeno. A tal fine, essi dovranno essere prodotti con energia rinnovabile. Gli importatori dovranno altresì dimostrare la vendita di tali combustibili.

Vantaggi della misura e opportunità durante l'attuazione

Gli obiettivi per i veicoli nuovi rappresentano il principale strumento politico per ridurre le emissioni di gas serra derivanti dal trasporto su strada. I valori obiettivo determinano un incentivo per le case automobilistiche volto a rendere i nuovi veicoli più efficienti ed economici, anche se ciò non è sufficiente per il raggiungimento degli obiettivi: le case produttrici devono investire in nuove tecnologie, mentre gli importatori e i concessionari dovranno vendere più veicoli elettrici. In particolare nel caso dei TIR, le direttive accelerano anche lo sviluppo dei veicoli a celle a combustibile. Pertanto, la quota di mercato dei veicoli che non richiedono combustibili fossili continuerà a crescere.

I veicoli elettrici producono emissioni di gas serra significativamente inferiori nel corso dell'intera vita utile del veicolo, dalla fabbricazione all'utilizzo, compresi la produzione di energia elettrica e lo smaltimento.

A lungo termine si prevedono i seguenti sviluppi

I nuovi valori obiettivo rappresentano un passo importante verso una mobilità scevra da combustibili fossili. Di conseguenza, l'elettromobilità si imporrà sul mercato delle automobili e dei furgoni, mentre le vendite di veicoli alimentati a combustibili fossili diminuiranno. Oltre alla riduzione delle emissioni di gas serra, gli effetti sono positivi anche sulla qualità dell'aria in Svizzera: le emissioni di ossidi di azoto e particolati diminuiranno, con particolare vantaggio per coloro che vivono o lavorano in luoghi fortemente inquinati, ovvero in città, ma anche lungo strade trafficate in tutto il paese. I veicoli elettrici più silenziosi di un veicolo normale riducono l'inquinamento acustico, soprattutto a basse velocità: un bene per la salute della popolazione.

Impatto di questo intervento sull'economia

Le aziende svizzere beneficiano di veicoli più economici ed efficienti. L'aumento del passaggio da benzina e gasolio all'elettricità come fonte di energia per la mobilità ne riduce la dipendenza dai prezzi del petrolio, spesso volatili, soggetti a impennate del prezzo e alle crisi internazionali.

Grazie ai minori costi di esercizio e manutenzione, a conti fatti le auto elettriche non risultano più costose rispetto a quelle a benzina e diesel, anche se al momento i costi di acquisto permangono più ingenti. Con un chilometraggio elevato, il costo al chilometro è già inferiore rispetto a quello dei motori a combustione. Poiché i costi di acquisto dei veicoli elettrici continuano a diminuire, nei prossimi anni il costo totale della mobilità elettrica scenderà notevolmente al di sotto di quello dei motori a combustione. L'elettrificazione del trasporto su strada è quindi una misura economicamente valida e redditizia per ridurre le emissioni di gas a effetto serra.

Impatto di questo intervento sulle famiglie

Tutti i residenti in Svizzera beneficiano di una migliore qualità dell'aria nonché di un inquinamento acustico inferiore, grazie alla maggiore efficienza del trasporto su strada. Chi guida l'automobile trae anche un vantaggio economico dalla diminuzione del consumo di carburante e dalla mobilità elettrica, sempre più economica. Poiché in tutta la Svizzera tra il 2020 e il 2030 il consumo medio di benzina e diesel della nuova flotta automobilistica per 100 km verrà dimezzato, la spesa delle famiglie per il carburante calerà e le odierne fluttuazioni di prezzo ravvisate alle stazioni di servizio diverranno sempre più irrilevanti.

Sviluppi e disposizioni internazionali

- L'UE ha già adottato i valori target da applicarsi con la nuova legge sul CO₂. Attualmente è in corso un dibattito sull'ulteriore inasprimento degli obiettivi di riduzione.
- Molti paesi in tutto il mondo stanno pianificando ulteriori interventi, o li hanno già varati. Nel prossimo futuro, i seguenti paesi e regioni intendono vietare la vendita di autovetture con motori a combustione interna:
 - 2025: Norvegia
 - 2030: Svezia, Danimarca, Olanda, Slovenia, Irlanda, Hainan (Cina)
 - 2035: Gran Bretagna, California
 - 2040: Francia, Spagna, Canada

Immagini per il download / link a ulteriori fonti di informazioni

Immagini: <https://per-il-clima.ch/media>

Fonti:

- Emissioni di CO₂ dei veicoli nuovi nel 2019: <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/co2-emissionsvorschriften-fuer-neue-personen-und-lieferwagen.exturl.html/aHR0cHM6Ly9wdWJkYi5iZmUuYWRtaW4uY2gvZGUvcHVib-GljYX/Rpb24vZG93bmxvYWQvMTAxMzE=.html>
- Scheda informativa dell'Ufficio federale dell'energia per il confronto delle emissioni di CO₂ dei diversi sistemi di trasmissione: <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/alternative-antriebe.exturl.html/aHR0cHM6Ly9wdWJkYi5iZmUuYWRtaW4uY2gvZGUvcHVib-GljYX/Rpb24vZG93bmxvYWQvOTQ2MA==.html>
- Studio della ZHAW sui costi di prevenzione delle emissioni dei gas serra: https://www.wwf.ch/sites/default/files/doc-2021-01/ZHAW_Massnahmen_zur_Reduktion_der_schweizerischen_Treibhausgasemissionen_2020.pdf
- Panoramica dei divieti per i motori a combustione interna: <https://theicct.org/blog/staff/global-ice-phaseout-nov2020>

Esperti

Martin Winder, martin.winder@verkehrsclub.ch, 031 328 58 63