



Riferimento: BFE-443.12-1/3/70/8

Informazione di settore 07/2022 EtichettaEnergia 2023

Il 3 giugno 2022 il Consiglio federale ha approvato l'introduzione del nuovo metodo di calcolo per l'etichettaEnergia delle automobili. Inoltre l'UFE, con la revisione della OEE-AAT, ha rivisto e adeguato gli indicatori ambientali. Qui potete trovare importanti e utili informazioni su questi argomenti.

Metodo finora adottato

Il metodo finora adottato per il calcolo delle categorie di efficienza energetica prevede che l'offerta di mercato - sulla base delle approvazioni del tipo - venga ripartita annualmente, a seconda della relativa classe di efficienza energetica, in sette gruppi delle stesse dimensioni, ovvero le categorie da A a G. In seguito al passaggio, attualmente in corso, dalle generiche approvazioni del tipo ai dati specifici del veicolo (CoC), le approvazioni del tipo non vengono più utilizzate quale base di calcolo. Inoltre il gran numero di approvazioni del tipo per determinati modelli con motore a combustione ha portato a distorsioni. Per queste ragioni è stato necessario adeguare il metodo di calcolo.

Obiettivi del nuovo metodo di calcolo

Con la revisione dell'OEEne è stato rielaborato il metodo di calcolo per la determinazione dei limiti delle categorie e la classificazione delle automobili nelle classi di efficienza energetica. Il nuovo metodo di calcolo persegue i seguenti **obiettivi**:

- la classificazione nelle categorie di efficienza è più conforme alle **prescrizioni sulle emissioni di CO₂** e sostiene ancora meglio il raggiungimento dei valori limite da esse stabiliti;
- per la classificazione si continua a prendere in considerazione anche l'impiego di energia per la produzione dei carburanti e dell'elettricità; si continua quindi a utilizzare come base l'**equivalente benzina per l'energia primaria (EB-EP)**;
- l'**efficienza energetica** rimane il criterio per la classificazione delle automobili nelle categorie di efficienza energetica.

Nuovo metodo di calcolo

Il nuovo metodo di calcolo prevede la definizione di un benchmark sulla base dell'obiettivo delle emissioni di CO₂ secondo l'articolo 17b capoverso 2 lettera a dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (RS 641.711). Tale obiettivo ammonta attualmente a 118 g CO₂/km. Esso viene convertito in EB-EP e definisce il limite tra le categorie B e C. I limiti delle restanti categorie vengono calcolati con riduzioni/supplementi del 20 per cento. Questo 20 per cento è calcolato di volta in volta sulla base dell'equivalente benzina per l'energia primaria (EB-EP) che corrisponde all'obiettivo delle emissioni di CO₂ di 118 g/km. Tutto ciò può essere rappresentato graficamente nel modo seguente:

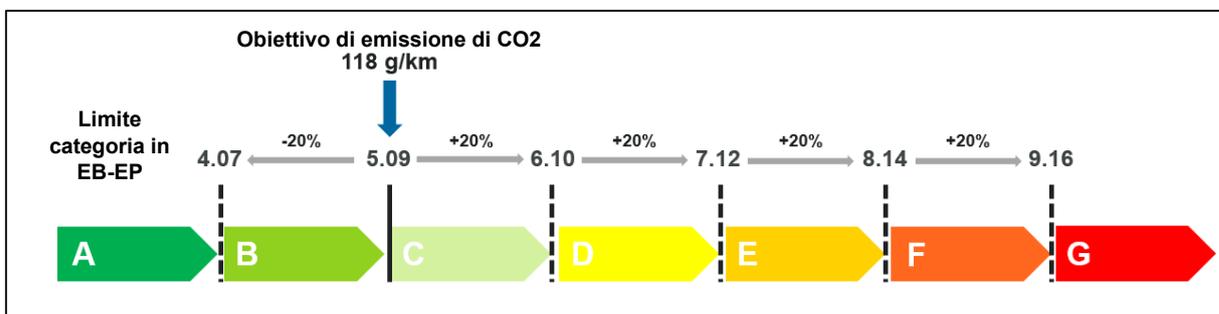


Figura 1: rappresentazione del nuovo metodo di calcolo sulla base dell'obiettivo delle emissioni di CO₂ di 118 g/km (secondo WLTP)

Nel complesso, il cambiamento del metodo di calcolo porta a una classificazione più ambiziosa rispetto allo status quo. Solo i modelli veramente efficienti le cui emissioni di CO₂ raggiungono il valore fissato





Riferimento: BFE-443.12-1/3/70/8

come obiettivo o sono addirittura al di sotto di esso saranno classificati nelle categorie A e B; i restanti modelli saranno distribuiti tra le categorie da C a G.

Questo metodo di calcolo sarà modificato solamente se cambierà l'obiettivo di emissione di CO₂ per le automobili nuove. Per contro, gli indicatori ambientali utilizzati per il calcolo degli equivalenti benzina per l'energia primaria (EB-EP) continueranno ad essere aggiornati annualmente nell'ambito della revisione della OEE-AAT.

EtichettaEnergia 2023 - Revisione totale annuale dell'OEE-AAT

Ogni anno i dati di base dell'etichettaEnergia vengono aggiornati e ricalcolati dall'UFE. Inoltre, vengono verificati anche i fattori per il calcolo degli equivalenti benzina per l'energia primaria (EB-EP) e le emissioni di CO₂ derivanti dai processi a monte, che vengono adeguati ai dati di base aggiornati, alle nuove conoscenze della scienza e della tecnica e agli sviluppi internazionali.

Le modifiche più importanti dei dati di base

Elettricità: per l'etichettaEnergia è stato finora utilizzato il mix elettrico del fornitore basato sulle garanzie di origine. Dal 1° gennaio 2023 si passerà al mix elettrico del consumatore, che si basa sulla produzione interna e il commercio con l'estero e rappresenta quindi meglio la qualità dell'energia elettrica effettivamente consumata. Per l'energia elettrica, l'equivalente benzina per l'energia primaria (EB-EP) è ora di 0,22 litri/kWh. Anche le emissioni di CO₂ dei processi a monte, pari a 94 g CO₂/kWh, sono significativamente più elevate di quelle del mix dei fornitori, (25 g CO₂/kWh).

Idrogeno: l'aggiornamento del mix dell'idrogeno presso le stazioni di rifornimento svizzere ha portato a un aumento del 9 per cento dell'equivalente benzina per l'energia primaria. Le emissioni di CO₂ dei processi a monte sono aumentate, passando da 68 g CO₂/m³ a 223 g CO₂/m³. I motivi principali sono l'utilizzo del mix del consumatore per l'idrogeno prodotto con l'elettricità di rete e la maggiore percentuale di idrogeno proveniente dal reforming del metano.

Benzina e carburante diesel: l'aggiornamento degli inventari del ciclo di vita della filiera petrolifera ha portato anche a un aumento delle emissioni di CO₂ della benzina (più 4 %) e del carburante diesel (più 4,9 %). Le ragioni sono da ricercare nell'aumento delle quote provenienti da regioni di produzione con emissioni più elevate.

CNG: per il CNG (con una quota del 20 % di biogas), l'aumento delle emissioni di CO₂ è stato del 9,3 per cento. L'equivalente benzina per l'energia primaria del CNG è aumentato solamente dell'1,1 per cento, da 0,78 litri/m³ a 0,79 litri/m³. Le ragioni dei cambiamenti per quanto riguarda il CNG sono l'aggiornamento degli inventari del ciclo di vita del biogas e l'aggiornamento del mix di elettricità alla stazione di rifornimento.

Emissioni medie di CO₂

Dal 1° gennaio 2020, la media delle emissioni di CO₂ non viene più indicata sull'etichettaEnergia. Si deve tuttavia continuare a indicare il valore nei listini prezzi e nei configuratori online. Per il 2022 il valore era di 149 g/km (calcolato sulla base di dati WLTP), quello calcolato **per il 2023 è pari a 129 g/km (WLTP)**. La media è calcolata in base alle automobili immatricolate per la prima volta in Svizzera tra il 1° giugno 2021 e il 31 maggio 2022. Un valore NEDC non è più calcolato perché questi valori non vengono più rilevati sistematicamente.



Riferimento: BFE-443.12-1/3/70/8

Entrata in vigore e fase transitoria

L'OEE-AAT riveduta **entrerà in vigore il 1° gennaio 2022**. Per il calcolo delle categorie di efficienza energetica, è stato messo a punto un documento Excel nel quale, una volta inseriti i necessari parametri, è possibile calcolare le categorie di efficienza energetica di un veicolo. Il documento è disponibile sul sito dell'UFE: <https://www.bfe.admin.ch/bfe/it/home/efficienza/mobilita/automobili.html>

Link

Troverete ulteriori informazioni nei seguenti documenti:

- Testo dell'OEE-AAT: <https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/72438.pdf>
- Rapporto sugli indicatori ambientali di treeze (da metà agosto): <https://www.bfe.admin.ch/bfe/it/home/efficienza/mobilita/automobili.html>

In caso di domande è possibile contattarci al seguente indirizzo e-mail: ee-pw@bfe.admin.ch



Riferimento: BFE-443.12-1/3/70/8

ALLEGATO – Tabella sinottica concernente le prescrizioni in base al campo di applicazione

<u>Automobili</u>	consumo di energia (durante la guida)	equivalente benzina	emissioni di CO ₂ (durante la guida), incl. quota con incidenza sul clima	emissioni di CO ₂ derivanti dalla messa a disposizione di carburanti e/o di elettricità	obiettivo di emissioni di CO ₂	media di emissioni di CO ₂	categoria di efficienza energetica A - G	rappresentazione grafica della categoria di efficienza energetica
Publicità	X		X				X	X
Annunci di vendita	X		X				X	X
Listini prezzi	X	X	X	X	X	X	X	
Configuratori online	X	X	X	X	X	X	X	X

<u>Autofurgoni e trattori a sella leggeri (durante la guida)</u>	consumo di energia (durante la guida)	equivalente benzina	emissioni di CO ₂ (durante la guida), incl. quota con incidenza sul clima	emissioni di CO ₂ derivanti dalla messa a disposizione di carburanti e/o di elettricità
Publicità	X		X	
Annunci di vendita	X		X	
Listini prezzi	X	X	X	X
Configuratori online	X	X	X	X