

Sotto embargo fino a 00.01 - Martedì 26 settembre

AIR: SCHEDA INFORMATIVA

1. Cosa verrà lanciato oggi?

- Oggi verrà lanciato AIR – Allow Independent Road-testing. Si tratta di una nuova alleanza globale volta a promuovere l'adozione volontaria di un sistema di valutazione e classificazione delle emissioni delle automobili su strada.
- AIR è un'alleanza aperta alle organizzazioni e ai privati che si prefigge di garantire un intervento diretto e immediato volto a ridurre gli effetti dannosi delle emissioni delle automobili sulla qualità dell'aria e sul cambiamento climatico in modo accessibile, trasparente e responsabile.
- AIR è anche l'unica iniziativa globale che fornisce un approccio immediato e conveniente in termini economici all'attuale crisi delle emissioni di NO_x rilasciate dai motori diesel.

2. Perché è nata AIR?

- All'indomani del Dieseldate, i livelli di fiducia del pubblico e della politica nei confronti dei test regolamentati del settore automobilistico sono ai minimi storici. La maggior parte dei processi utilizzati per misurare le emissioni dei veicoli è attualmente screditata, con un conseguente vuoto informativo.
- I bassi livelli di comprensione e la mancanza di informazioni affidabili e indipendenti sta alimentando un dibattito pubblico e politico che è raramente fondato su dati imparziali e attendibili.
- La risposta politica globale è stata spesso frammentata, disomogenea o difficilmente in grado di fornire risultati immediati. Gli interventi attualmente proposti potrebbero anche avere un effetto negativo sulla mobilità personale, la qualità dell'aria e le emissioni di gas serra.
- In mancanza di un sistema di classificazione internazionale, sono state attuate diverse politiche a livello nazionale, regionale o comunale, basate su dati incoerenti, che hanno suscitato confusione nel consumatore e incertezza nel settore. Proprio per questo occorre un sistema di classificazione uniforme e accurato.
- In alcuni casi, le decisioni politiche possono effettivamente aggravare il problema. Due esempi:
 - i sistemi adottati da alcune grandi città che utilizzano la norma Euro come base per le classificazioni delle emissioni penalizzano le auto più vecchie, alcune delle quali hanno emissioni di NO_x inferiori a quelle di veicoli più recenti
 - porre un divieto sui veicoli a gasolio per affrontare i timori legati alle emissioni di NO_x può determinare in realtà un aumento dei livelli di CO₂, in quanto i consumatori ripiegano nuovamente sui veicoli a benzina in assenza di veicoli a batteria elettrici o ibridi che rispondano alle esigenze dei consumatori. Questo è già successo in Europa.

3. In che modo AIR aiuterà a ridurre le emissioni delle automobili?

- Innanzitutto, AIR renderà i risultati passati e futuri delle prove indipendenti sulle emissioni delle automobili disponibili gratuitamente per tutti, in modo che ognuno possa effettuare scelte consapevoli. Risultati dei test confrontabili e credibili che:

Sotto embargo fino a 00.01 - Martedì 26 settembre

- consentiranno ai consumatori di compiere le scelte migliori quando acquistano auto, nuove e usate
 - permetteranno alle amministrazioni locali di sviluppare politiche solide, eque ed efficaci nell'ottica di migliorare la qualità dell'aria nel breve e lungo termine e, di conseguenza, la salute delle loro comunità
 - consentiranno alle case automobilistiche di riconquistare la fiducia dei consumatori attraverso una concorrenza efficace per offrire auto più pulite con una verifica indipendente dei risultati.
- In secondo luogo, AIR fornirà accesso alla propria metodologia per consentire a soggetti terzi di eseguire prove analoghe in tutto il mondo secondo il medesimo standard. AIR ha fatto richiesta di certificazione di normazione europea (CEN).

4. In che modo il sistema di classificazione AIR farà la differenza?

- I dati dei test indipendenti sulle emissioni delle auto su strada e il sistema di classificazione possono essere utilizzati per fare la differenza in modo immediato e significativo a livello di qualità dell'aria urbana e di riduzione delle emissioni di gas serra. AIR è:
 - A. **CONFRONTABILE**: è basato sulla valutazione più completa delle condizioni di guida su strada che consente un confronto autentico tra i modelli di auto e le versioni, sia per il nuovo che per l'usato.
 - B. **ACCESSIBILE**: questi dati sono disponibili pubblicamente, trasparenti e gratuiti.
 - C. **STANDARDIZZATO**: fornirà una metodologia standardizzata e una serie di dati unici per tutti i mercati e le regioni, offrendo un sistema di valutazione veramente globale.
 - D. **INDIPENDENTE**: si tratta dei dati più esaurienti, raccolti in modo indipendente disponibili sul mercato.
 - E. **IMMEDIATO**: i dati sono già disponibili oggi.

5. Esistono altri sistemi di classificazione simili attualmente disponibili?

- No. Questo sistema di classificazione è il primo a livello globale. È l'unico sistema che mira a fornire dati standardizzati e coerenti in tutto il mondo.
- Il sistema di classificazione AIR aiuterà a ridurre le emissioni in modo più efficace, limitando al minimo l'impatto sulla mobilità privata, utilizzando i dati più completi e comparativi attualmente disponibili. Le alternative sono lente e complesse e richiederanno molti anni prima di poter produrre un impatto significativo.

6. Il sistema di prova RDE recentemente introdotto dall'UE ha già fornito una soluzione al problema delle emissioni?

- RDE è un risultato importante, ma non è ancora abbastanza. È un primo passo per affrontare la crisi NO_x in Europa e i problemi relativi alle emissioni a lungo termine, ma non fornirà una soluzione immediata.
- Sebbene più restrittivo rispetto alle attuali prove di laboratorio, il regolamento RDE:
 - non è indipendente, in quanto i test saranno ancora eseguiti direttamente o indirettamente dai costruttori

Sotto embargo fino a 00.01 - Martedì 26 settembre

- non sarà completamente standardizzato in quanto ciascun produttore automobilistico può testare diversi cicli
 - non è immediato in quanto si applica solo ai modelli nuovi omologati a partire dal settembre 2017. Le registrazioni per tutti i nuovi veicoli saranno introdotte solo a partire dal 2019
 - inoltre, attualmente si applica un fattore di conformità (multiplo del limite di legge), che consente ai veicoli di superare i limiti delle emissioni pur rimanendo conformi.
- La Commissione europea sta lavorando per rafforzare il regolamento RDE attraverso la creazione di un meccanismo che consenta il monitoraggio indipendente delle prove eseguite da terzi.

7. Cosa si auspica AIR per il futuro?

- AIR chiede:
 - ai governi, città, comunità accademiche, ONG e altre organizzazioni impegnate a migliorare la qualità dell'aria di ridurre le emissioni dei gas serra e aderire all'alleanza, incentivando a livello globale l'adozione di sistemi di prova e classificazione indipendenti già disponibili.
 - alle case automobilistiche di adottare un approccio alle emissioni di scarico delle automobili analogo a quello che esse utilizzano per la sicurezza delle auto
 - alle amministrazioni comunali di adottare volontariamente sistemi di valutazione e classificazione indipendente come base della loro politica informata
 - investimenti per aiutare a garantire l'indipendenza a lungo termine dei risultati, della metodologia e dell'applicazione globale dei test.

8. Come funziona il sistema di classificazione e valutazione di AIR?

- Il sistema di classificazione è basato sulle prove e sui dati forniti da Emissions Analytics (EA), una società indipendente leader nella misurazione delle emissioni delle automobili su strada con impianti di prova nel Regno Unito, in Germania e negli Stati Uniti.
- EA fornisce accesso gratuito ai risultati dei suoi test a partire dal 2011 e ha aperto a terzi la sua metodologia di valutazione attraverso un processo di standardizzazione europeo, al fine di consentire alle aziende, oltre ad EA, di eseguire prove e fornire dati.
- Ad oggi le prove sono state eseguite su oltre 1500 automobili diverse, di cui oltre 1000 in Europa, e hanno fornito dati accurati che consentono equi confronti tra diversi modelli e versioni per le auto sia nuove che usate.
- Il sistema di classificazione utilizza i dati relativi alle emissioni provenienti da prove su strada di quattro ore eseguite con un dispositivo portatile di misurazione delle emissioni (portable emissions measurement equipment - PEMS).
- Il sistema di classificazione ripartisce i modelli di auto in otto categorie, in base a prove coerenti, in cui A è il punteggio assegnato all'auto più pulita, H all'auto con emissioni peggiori.
- I risultati del test e il sistema di classificazione mostreranno quanto rapidamente i produttori automobilistici possono ridurre le emissioni per le auto nuove. Ciò mostrerà anche l'efficacia di ogni intervento di retrofitting, che incentiverà i produttori automobilistici ad investire per migliorare la flotta esistente.

Sotto embargo fino a 00.01 - Martedì 26 settembre

9. Chi sono i membri di AIR?

- AIR è stata istituita dal fondatore di Emissions Analytics, Nick Molden, e da Massimo Fedeli di Fair Play Consulting, che vanta una vasta esperienza nel settore automobilistico.
- AIR estenderà la sua domanda di iscrizione per nuovi membri il giorno successivo a quello della presentazione pubblica odierna.

10. In che modo viene tutelata l'indipendenza dei dati?

- Il ruolo di AIR sarà quello di garantire che i dati e le prove rimangano del tutto indipendenti dai produttori automobilistici e dai legislatori, per garantire una divulgazione sicura e un controllo pubblico completo.
- AIR rispetterà rigide regole di governance societaria, secondo quanto disposto nella sua dichiarazione degli obiettivi.
- AIR estenderà la sua richiesta di investimento successivamente alla presentazione pubblica odierna per mantenere l'indipendenza dei test e dei dati rispetto alle case automobilistiche e ai legislatori e per garantire gli obiettivi dell'alleanza AIR.

11. Il sistema di classificazione è stato supportato o verificato da un organismo indipendente?

- AIR ha istituito un comitato di consulenza scientifica (SAC) formato da 8 tra i principali centri universitari europei nel settore delle emissioni di gas serra e della qualità dell'aria. Questi studiosi hanno confermato che il sistema di valutazione e classificazione di EA è sufficientemente solido affinché i produttori automobilistici e le amministrazioni locali possano agire immediatamente per risolvere la crisi dell'NO_x.
- Il SAC ha inoltre concluso che le prove di EA sono adatte all'approccio di AIR in quanto tutte le automobili sono soggette alle stesse prove e i dati sono resi immediatamente disponibili per le nuove auto e per quelle già in circolazione.

12. Questo tipo di modello è già stato utilizzato in precedenza?

- L'ispirazione alla base del progetto AIR è stato NCAP (New Car Assessment Programme - Programma di valutazione per le automobili nuove), un sistema indipendente di valutazione della sicurezza stradale sviluppato negli Stati Uniti negli anni '70 che è diventato un riferimento di settore per la sicurezza automobilistica nell'UE e in tutto il mondo.
- Il programma ha ritenuto i costruttori automobilistici responsabili della pubblicazione delle performance di sicurezza dei loro prodotti, determinando l'adozione volontaria di tecnologie che hanno condotto ad automobili più sicure come criterio per differenziare i modelli in commercio e acquisire un vantaggio competitivo.
- Nel tempo, questo processo ha incentivato le case automobilistiche a sviluppare soluzioni sempre più innovative per aumentare gli standard di sicurezza come modo per differenziare i loro modelli sul mercato.

13. L'approccio volontario è quello giusto?

- Il successo dell'approccio indipendente e volontario di NCAP è basato su di un modello ben collaudato con cui affrontare le emissioni delle automobili.

Sotto embargo fino a 00.01 - Martedì 26 settembre

- Adottando l'approccio AIR, i produttori automobilistici ora possono fare la differenza e dimostrare la loro volontà di riguadagnare la fiducia dei consumatori e delle amministrazioni locali.
- Le amministrazioni comunali possono scegliere di utilizzare i dati per apportare modifiche immediate alle attuali politiche e migliorarle man mano che aumentano i dati provenienti da ulteriori test.
- Un approccio volontario porta le questioni politiche fuori dal problema e concentra invece l'attenzione sull'adozione di una soluzione ad un problema globale.

14. Quale incentivo ricevono le case automobilistiche?

- Analogamente a quanto successo per il NCAP, il sistema di classificazione AIR fornirà un quadro che i produttori automobilistici potranno sfruttare a livello commerciale.
- L'innovazione sarà incentivata, grazie alla concorrenza tra i produttori automobilistici per conquistare clienti e quote di mercato, creando modelli sempre più puliti e mostrando in che modo hanno migliorato la loro flotta esistente. I risultati, come visto in precedenza per la sicurezza, saranno probabilmente superiori alle attuali aspettative e saranno raggiunti nel più breve tempo possibile.
- AIR offre l'approccio più globale alla ricostruzione della fiducia dei consumatori attraverso la sua indipendenza e il suo rigore scientifico.
- Se le politiche locali sulle emissioni non sono fondate su informazioni realistiche sulle emissioni, il valore residuo delle auto a gasolio, e delle auto a benzina nel lungo termine, potrebbe essere notevolmente compresso, causando una ricaduta negativa sulle case automobilistiche, sulle società che gestiscono flotte di veicoli e che si occupano di leasing, oltre che sui proprietari privati.
- Comprendere le emissioni di CO₂ e quelle di NO_x potrebbe aiutare ad evitare una conversione del mercato verso veicoli con emissioni di CO₂ superiori, che renderebbe più difficile per i produttori rispettare gli obiettivi di CO₂ per i loro veicoli.

15. Le auto elettriche non costituiscono una soluzione migliore per quanto riguarda le emissioni di NO_x e CO₂?

- Non nel breve termine. Anche nel lungo termine una significativa riduzione richiederebbe l'avverarsi di varie condizioni, tra cui una notevole ripresa dei consumi e una corrispondente implementazione dell'infrastruttura di sostegno, un sostanziale aumento della quota di rinnovabili nel mix energetico e una maggiore capacità della rete per fare fronte all'aumento del fabbisogno energetico.
- I veicoli a batteria elettrica eliminano le emissioni della CO₂ di scarico, ma aumentano le emissioni di CO₂ per la generazione convenzionale di energia.
- Gli attuali veicoli a batteria elettrica si basano sui sussidi statali per sostenere le vendite, una situazione che non sarà sostenibile nel lungo termine.