

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<sub>x</sub> 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<sub>x</sub> inferiori a quelle di veicoli più recenti
  - porre un divieto sui veicoli a gasolio per affrontare i timori legati alle emissioni di NO<sub>x</sub> può determinare in realtà un aumento dei livelli di CO<sub>2</sub>, 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<sub>x</sub> 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<sub>x</sub>.
- 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 CO<sub>2</sub> e quelle di NO<sub>x</sub> potrebbe aiutare ad evitare una conversione del mercato verso veicoli con emissioni di CO<sub>2</sub> superiori, che renderebbe più difficile per i produttori rispettare gli obiettivi di CO<sub>2</sub> per i loro veicoli.

#### **15. Le auto elettriche non costituiscono una soluzione migliore per quanto riguarda le emissioni di NO<sub>x</sub> e CO<sub>2</sub>?**

- 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 CO<sub>2</sub> di scarico, ma aumentano le emissioni di CO<sub>2</sub> 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.