

## LANCIO INTERNAZIONALE DEL NUOVO AIR INDEX

### La classe responsabile delle politiche urbane, i consumatori e i gestori delle flotte ora hanno accesso a classificazioni indipendenti e standardizzate delle emissioni delle automobili su strada

- Classificazioni comprensibili e confrontabili forniscono chiarezza al consumatore.
- I politici possono ora utilizzare informazioni accurate per migliorare la qualità dell'aria urbana in modo equo.
- L' indipendente **AIR Index** mostra le emissioni effettive di ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) per ciascun tipo di veicolo testato.
- La classificazione con codice cromatico dalla A alla E è approvata dagli esperti di qualità dell'aria e delle emissioni dei veicoli a livello globale.
- Ai consumatori si raccomanda di non acquistare un'altra auto fino a quando non è stato controllato l'**AIR Index**.
- Maggiori informazioni sono disponibili sul sito web di **AIR Index** [www.airindex.it](http://www.airindex.it)

*00h01 28 febbraio 2019:* Da oggi il fumo che circonda le emissioni delle auto comincerà a dissiparsi, con il lancio di **AIR Index**, un sistema di classificazione internazionale, indipendente e standardizzato che rivela con precisione la quantità di inquinamento prodotta da un veicolo in città.

Il crollo delle vendite delle auto diesel successivo al Dieselgate mostra come gli acquirenti di automobili di tutto il mondo siano confusi in merito alle emissioni prodotte dai veicoli a benzina e a diesel; tuttavia, fino ad oggi, non hanno potuto fare altro che usare le informazioni fornite dai test eseguiti dai produttori di automobili dei quali, per ragioni ovvie, non si fidano più.

L'**AIR Index** è stato ideato per informare e fornire agli acquirenti di auto e ai responsabili delle politiche urbane fatti concreti riguardo alle emissioni dei veicoli, da prendere in considerazione nel momento in cui devono decidere l'acquisto e l'uso di un'automobile. Un semplice sistema di classificazione da A a E con codice cromatico mostra la differenza tra veicoli inquinanti e non.

Gli abitanti di molte aree urbane in Europa sono esposti a concentrazioni di inquinanti atmosferici superiori agli standard di qualità dell'aria definiti nella Direttiva<sup>1</sup> sulla qualità dell'aria del 2016. I responsabili delle politiche devono agire rapidamente, ma in maniera equa, al fine di garantire che solo i veicoli non inquinanti, in base alle loro emissioni effettive, siano autorizzati a circolare sulle nostre strade, per ridurre le emissioni di NO<sub>x</sub> e purificare l'aria che respiriamo.

Il lancio odierno di **AIR Index** consente a consumatori e ai responsabili delle politiche di prendere decisioni efficaci riguardo alla scelta delle auto, dando loro accesso a informazioni affidabili e indipendenti. L'**AIR Index** mostra 'a colpo d'occhio' la qualità delle emissioni provenienti dai tubi di scarico di un'auto, consentendo il confronto con altri veicoli sulla base di un sistema di test su strada scientificamente valido, in conformità alla più recente metodologia CWA 17379.

**AIR Index** è stato concepito ispirandosi all'NCAP, il sistema indipendente di classificazione per la sicurezza dei veicoli sviluppato negli Stati Uniti negli anni '70 e in seguito diventato lo standard del settore nell'Unione Europea e in tutto il mondo. Il programma attribuiva ai produttori di automobili la responsabilità delle prestazioni offerte in termini di sicurezza, il che ha incoraggiato l'adozione volontaria di tecnologie in base alle quali sono stati progettati veicoli più sicuri.

**Massimo Fedeli**, Co-fondatore e Direttore operativo di AIR, ha dichiarato: *“L'**AIR Index** costituisce un punto di svolta. Fornisce dati sulle effettive emissioni dei veicoli in città di facile ed immediata comprensione. Elabora i risultati ottenuti da test i più indipendenti, coerenti e approfonditi mai effettuati. Fornisce ai consumatori le risposte di cui hanno bisogno per compiere le scelte di acquisto corrette, sensibilizza le aziende del settore a produrre auto meno inquinanti e mette a disposizione dei comuni e della classe politica dati precisi per implementare politiche eque.*

*“Nell'ultimo anno abbiamo lavorato intensamente, con esperti universitari e specialisti di settore, per stabilire dei criteri di test su strada standardizzati a livello Europeo per lo sviluppo dell'**AIR Index** attraverso il CEN Workshop Agreement. Per la prima volta esistono classificazioni comparabili tra veicoli, quale risultato di una definizione rigida ma equa dei criteri di test, che vengono condotti tutti su strada in condizioni di guida reali. Lo stesso test standardizzato viene applicato a ciascun tipo di auto.*

*“Per la prima volta i responsabili delle politiche hanno la possibilità di migliorare la qualità dell'aria nei centri urbani, usando l'**AIR Index** per controllare l'accesso dei veicoli, senza però penalizzare i consumatori in maniera iniqua quando il veicolo, acquistato in buona fede, una volta su strada, si rivela più inquinante di quanto fossero stati indotti a credere.*

**Nick Molden**, Co-fondatore di AIR, ha dichiarato: *“La pubblicazione trasparente dei risultati ottenuti da test indipendenti sulle emissioni è il modo più efficace per migliorare la qualità dell'aria. L'**AIR Index** fa chiarezza sulla confusione che regna tra gli acquirenti di auto e i responsabili delle politiche in materia riguardo alle emissioni prodotte da auto a benzina e a diesel e ai procedimenti relativi ai test. I nostri test non si limitano all'attuale procedura di test WLTP mirata all'approvazione delle auto (Worldwide Harmonised Light Vehicle Testing Procedure, procedura di prova per veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale) ed all'RDE (Real Driving Emissions, rilevazione dei parametri di inquinamento delle automobili). La procedura WLTP costituisce un passo verso la giusta direzione, ma viene ancora condotta in laboratorio e non è completamente indipendente. Il sistema RDE è arrivato troppo tardi per risolvere il problema dei veicoli diesel con elevate emissioni di NO<sub>x</sub> che circolano nelle nostre città.*

*“Durante i nostri test, abbiamo rilevato che anche recenti vetture euro 6 su strada emettono molto più NO<sub>x</sub> rispetto ai test di laboratorio impiegati per la loro approvazione; che le più recenti auto diesel sono meno inquinanti di alcune vetture a benzina e che alcune vecchie auto inquinano molto meno di quelle nuove! Il cambiamento è già in atto per i nuovi veicoli diesel e riteniamo che **AIR Index** possa accelerarlo, in modo che i produttori di auto ed i politici si allineino in merito alla necessità di migliorare la qualità dell'aria nelle nostre aree urbane.”*

**Dan Carder**, Direttore del Centro per combustibili alternativi, motori ed emissioni, West Virginia University\* ha affermato: *“Se l’AIR Index ci fosse stato quindici anni fa, non avremmo mai sentito parlare di Dieseldate. Fino alla recente introduzione dell’AIR Index, il dibattito sulla qualità dell’aria non prevedeva una valutazione obiettiva, indipendente e pubblicamente disponibile delle reali emissioni di NO<sub>x</sub> dei veicoli in condizioni di guida reali nelle aree urbane.”*

\*Dan ha guidato il team della West Virginia University, il quale ha pubblicato le prime prove circa i test truccati sulle emissioni negli Stati Uniti dalla Volkswagen, portando alla luce lo scandalo divenuto poi noto come Dieseldate. È membro del comitato scientifico consultivo di AIR.

**Gerry Keaney**, Amministratore delegato di BVRLA, ha dichiarato: *“Le aziende che si occupano di noleggio di veicoli, leasing e gestione della flotta apprezzeranno la trasparenza sulle emissioni di NO<sub>x</sub> nelle aree urbane fornita dall’AIR Index. Questo indice rappresenta una soluzione vantaggiosa per i proprietari di flotte e i responsabili delle politiche, in quanto offre un orientamento indipendente per selezionare i veicoli meno inquinanti e quindi in grado di migliorare la qualità dell’aria. L’Indice non dovrebbe essere utilizzato per l’introduzione di politiche retrospettive relative alla qualità dell’aria che punirebbero le flotte di veicoli disponibili, come conseguenza delle scelte compiute precedentemente sulla base di dati NO<sub>x</sub> meno accurati”.*

I risultati ottenuti su sei veicoli testati da AIR, esposti all'evento di lancio e classificati nell'**AIR Index**, sono:

Marca	Modello	Anno	AIR Index Classificazione	Tipo di carburante	Limite ufficiale di emissione NO <sub>x</sub>	Euro Standard
Land Rover	Discovery 3.0 TD6	2018	A	Diesel	80 mg/km	Euro 6
Nissan	Qashqai 1.2 DiG-T	2017	B	Benzina	60 mg/km	Euro 6
MINI	Cooper S 3dr 2.0 d	2015	C	Diesel	80 mg/km	Euro 6
Dacia	Duster 1.5 DCI	2018	D	Diesel	80 mg/km	Euro 6
Ford	Focus 1.5 TDCI	2017	D	Diesel	80 mg/km	Euro 6
Renault	Clio 1.5 DCI	2017	E	Diesel	80 mg/km	Euro 6

AIR ha ora commissionato un programma di controllo per veicoli e ulteriori risultati verranno aggiunti periodicamente all'**AIR Index**.

**FINE**

### Contatti stampa

E-mail [PressOfficer@allowAIR.org](mailto:PressOfficer@allowAIR.org)

Chiamare il numero +44 (0) 7815 863 968

### Informazioni sull'AIR Index

Le auto classificate per l'**AIR Index** sono testate secondo la metodologia standardizzata CWA 17379 che garantisce risultati indipendenti, confrontabili e utilizzabili come base per un quadro giuridico in materia di politiche per i veicoli.

Il test viene effettuato su auto approvvisionate indipendentemente dai costruttori, con sistemi di analisi delle emissioni portatili (PEMS) che registrano puntualmente il livello delle emissioni durante la guida su strada in territorio urbano. Affinché un risultato sia considerato sufficientemente attendibile per poter generare l'**AIR Index** della vettura, devono essere completati almeno cinque distinti viaggi di almeno 10 km l'uno durante tre cicli di test e debbono essere testati almeno due veicoli "gemelli" conformi alle specifiche definite nello standard CEN.

I risultati dei test forniscono la base per valutare il veicolo secondo una scala cromatica che va dalla A alla E.

Il sito web di **AIR Index** include già oltre 200 risultati dei primi test condotti con la classificazione A-E, ma offre anche un'importante indicazione per tutto il parco circolante circa la possibilità di accedere (o meno) alle 14 città tedesche che hanno stabilito un limite massimo di emissione di NO<sub>x</sub> di 270 mg/km per il libero accesso.



Altre città in tutta Europa stanno prendendo in considerazione una soglia simile per discriminare l'idoneità alla circolazione nelle aree più congestionate e consentire quest'ultima solo alle auto meno inquinanti. I consumatori avranno pertanto la possibilità di valutare direttamente i rischi sul valore residuo della vettura che si apprestano ad acquistare ed, in funzione delle proprie esigenze di mobilità, se saranno in grado di entrare nelle città soggette al controllo delle emissioni.

### Informazioni su AIR

**AIR** (Allow Independent Road-testing o Consentire test indipendenti su strada) è un'alleanza indipendente di organizzazioni pubbliche e private, che promuove l'adozione volontaria di test su strada indipendenti per la rilevazione di emissioni.

L'obiettivo principale dell'alleanza è quello di contribuire a ridurre in modo efficace e tempestivo le emissioni nocive dei veicoli nelle aree urbane, garantendo al tempo stesso emissioni di CO<sub>2</sub> più basse possibili dalla flotta di veicoli a livello globale.

**AIR** cerca di sensibilizzare i cittadini, l'industria e le autorità pubbliche a prendere decisioni più consapevoli sulle pratiche e le politiche adottate in materia di mobilità promuovendo la totale trasparenza sui livelli di emissione dei veicoli.

### Comitato scientifico consultivo

Lo sviluppo dell'AIR Index è stato portato avanti da accademici di fama mondiale nei settori delle emissioni e della qualità dell'aria che costituiscono il comitato scientifico consultivo (SAC) di AIR.

- Prof. Helen ApSimon, Professore di studi sull'inquinamento atmosferico, Imperial College London.
- Dott. Adam Boies, lettore nella Divisione Energia, Dipartimento di Ingegneria, Università di Cambridge.
- Dan Carder, Direttore dei combustibili alternativi, motori ed emissioni, West Virginia University.
- Dott.ssa Claire Holman, Presidente, Istituto per la gestione della qualità dell'aria.
- Dott. Guido Lanzani, Direttore dell'Unità Qualità dell'aria, Agenzia regionale per l'ambiente, Regione Lombardia.
- Dr Norbert Ligterink, Ricercatore senior, TNO.
- Martin Lutz, Direttore della Gestione settore qualità dell'aria, Dipartimento del Senato di Berlino per l'ambiente, i trasporti e la salvaguardia del clima.
- Dr Xavier Querol, Istituto per la valutazione ambientale e la ricerca sulle acque, Consiglio spagnolo per la ricerca scientifica.
- Dott. Marc Stettler, Docente di trasporti e ambiente, Centro studi sui trasporti, Imperial College London.
- Dr Martin Williams, Professore di Ricerca sulla qualità dell'aria, King's College, Londra.

La dichiarazione completa sulla mission di **AIR** è disponibile [qui](#).

### Note sulla qualità dell'aria in Europa

L'Agenzia europea per l'ambiente fornisce informazioni indipendenti sull'ambiente a coloro che sono coinvolti nello sviluppo, nell'adozione, nell'attuazione e nella valutazione delle

politiche ambientali e al pubblico in generale. Nel suo ultimo rapporto, pubblicato nell'aprile 2018, aggiornato nel novembre 2018, l'Agenzia europea per l'ambiente ha dichiarato che sembra improbabile il raggiungimento degli standard di qualità dell'aria per le particelle e il biossido di azoto entro il 2020, a causa dei livelli elevati di inquinamento nelle aree urbane in tutta l'UE.

<sup>1</sup> consultare <https://www.eea.europa.eu/airs/2018/environment-and-health/outdoor-air-quality-urban-areas>

## Informazioni generali sulla procedura di test dell'Indice AIR

Emissions Analytics (EA), fondata da Nick Molden (co-fondatore di AIR), è stato un pioniere nelle metodologie adottate per testare le emissioni su strada utilizzando apparecchiature PEMS (Sistemi di misura portatili delle emissioni). L'esperienza e le conoscenze acquisite in oltre 2000 test condotti da EA hanno contribuito a fornire indicazioni per lo sviluppo del protocollo CWA 17379 su cui si basa la Classificazione dell'**Indice AIR**.

Emissions Analytics ha concesso in licenza l'uso dei suoi dati incluso l'Indice EQUA all'interno del database di **Indice AIR**, fornendo informazioni agli acquirenti di autovetture e ai responsabili delle politiche riguardo all'idoneità (o meno) dei veicoli ad eccedere in città che hanno fissato un limite di emissione NOx di 270 mg/km.

Ulteriori informazioni su Allow Independent Road-testing (AIR) sono disponibili su [www.allowair.org](http://www.allowair.org)

## Informazioni su BVRLA

Fondata nel 1967, la British Vehicle Rental & Leasing Association (BVRLA) è l'ente commerciale del Regno Unito per le aziende che si occupano di noleggio di veicoli, leasing e gestione delle flotte.

BVRLA collabora con governi, agenzie del settore pubblico, associazioni industriali, gruppi di consumatori e altre parti interessate, a nome delle oltre 980 organizzazioni associate, in un'ampia gamma di questioni relative al trasporto su strada, ambientale, fiscale, tecnologico e finanziario.

I membri associati di BVRLA sono responsabili di una flotta combinata di quasi cinque milioni di auto, furgoni e camion sulle strade del Regno Unito, ovvero 1 auto su 8, 1 furgone su 5 e 1 camion su 5. L'industria del noleggio e del leasing di veicoli offre oltre 465.000 posti di lavoro, contribuisce al gettito fiscale per 7,6 miliardi di sterline e all'economia del Regno Unito per 49 miliardi di sterline ogni anno.