

LANZAMIENTO DEL NUEVO AIR INDEX INTERNACIONAL

Ahora los organismos legislativos urbanos, los compradores de vehículos y los gestores de flotas tienen acceso a clasificaciones independientes y estandarizadas de emisiones de vehículos en carretera

- Se trata de clasificaciones fáciles de comprender y comparables que brindan claridad a los compradores de vehículos.
- Los organismos legislativos ahora pueden usar información precisa con el fin de mejorar la calidad del aire en la ciudad de un modo justo.
- El **AIR Index** independiente muestra las emisiones reales de óxidos de nitrógeno (NO_x) para cada tipo de vehículo analizado.
- La clasificación mediante un código de colores A-E está avalada por expertos internacionales en calidad del aire y emisiones de vehículos.
- Se aconseja a los consumidores no comprar otro coche sin consultar antes el **AIR Index**.
- Más información disponible en la página web de **AIR Index** www.airindex.com

00h01 28 de febrero de 2019: A partir de hoy, la *bruma* que rodea las emisiones de vehículos comienza a aclararse con el lanzamiento del **AIR Index**, un sistema de clasificación internacional, independiente y estandarizado que revela con precisión cuánta contaminación produce un vehículo cuando se utiliza en las ciudades.

La caída de ventas de coches diésel demuestra que los compradores de vehículos de todo el mundo están confundidos acerca de las emisiones de la gasolina y el diésel tras el escándalo del dieselgate, pero, hasta la fecha, solo tenían acceso a la información suministrada por las propias pruebas de los fabricantes de coches, en las que claramente no confían.

Se ha creado el **AIR Index** para informar y capacitar a los compradores de vehículos y a los organismos legislativos urbanos poniendo a su alcance los hechos reales sobre las emisiones de los vehículos a la hora de tomar decisiones sobre la compra y el uso de un coche. Una sencilla clasificación mediante un código de colores A-E muestra la diferencia entre vehículos limpios y sucios.

Los ciudadanos de numerosos núcleos urbanos europeos están expuestos a concentraciones de contaminantes del aire superiores a las normas sobre calidad del aire definidas en la Directiva sobre la Calidad del Aire¹ de 2016. Los organismos legislativos deben actuar con rapidez pero de manera justa para garantizar que solo se permita la presencia en nuestras calles a los vehículos más limpios en función de sus emisiones reales con el fin de reducir las emisiones de NO_x y limpiar el aire que respiramos.

El lanzamiento de **AIR Index** el día de hoy permite a los consumidores y a los organismos legislativos tomar decisiones eficaces acerca de elecciones de vehículos gracias al acceso a información independiente y fidedigna. El **AIR Index** muestra «en un vistazo» lo limpios que son las emisiones del tubo de escape de un coche, permitiendo establecer una comparativa con otros vehículos basada en pruebas de vehículos en carretera con solidez científica de acuerdo a la última tecnología CWA 17379.

El **AIR Index** ha tenido como inspiración el NCAP, el Programa de Evaluación de Automóviles Nuevos desarrollado en EE. UU. en los años setenta, que se convirtió en la norma del sector en la UE y en todo el mundo. El programa hacía responsables a los fabricantes de coches del rendimiento en materia de seguridad, dando lugar como consecuencia a la adopción voluntaria de tecnologías que dieron lugar a vehículos más seguros.

Massimo Fedeli, cofundador y director de Operaciones de AIR, afirmó: *«El AIR Index va a cambiar las reglas del juego. Proporciona información sencilla de comprender al instante acerca de las emisiones reales de los vehículos en las ciudades. Recoge los resultados de las pruebas más independientes, sistemáticas y exhaustivas que se hayan hecho nunca. Proporciona a los compradores de coches las respuestas que necesitan para tomar las decisiones de compra adecuadas, responsabiliza al sector de producir coches más limpios y da a las ciudades y los organismos legislativos los datos precisos para crear políticas justas.»*

«Hemos trabajado muy duro a lo largo de último año con nuestro grupo de expertos industriales y académicos para proporcionar estandarización europea para el AIR Index a través de las normas CWA. Por primera vez, hay clasificaciones comparativas entre vehículos como resultado del establecimiento de criterios de prueba rigurosos pero justos, siendo todas las pruebas realizadas en carretera en condiciones de conducción real. La misma prueba estandarizada se aplica a cada tipo de coche diferente.»

Por primera vez, los organismos legislativos tienen la capacidad de mejorar la calidad del aire urbano, utilizando el **AIR Index** para controlar el acceso de los vehículos sin penalizar a los consumidores injustamente porque el vehículo que han adquirido de buena fe sea más sucio en carretera de lo que les habían hecho creer.

Nick Molden, cofundador de AIR declaró: *«La publicación transparente de resultados de pruebas independientes de emisiones en carretera es la manera más eficaz de mejorar la calidad del aire. El AIR Index elimina la confusión entre los compradores de coches y los organismos legislativos en torno a las emisiones de la gasolina y el diésel, así como sobre los procesos de evaluación. Nuestras pruebas van más allá que el Procedimiento de Ensayo de Vehículos Ligeros Armonizado a Nivel Mundial (WLTP) y la de Emisiones de Conducción Real (RDE). WLTP es un paso en la dirección adecuada, pero aún se realiza en laboratorio y no es totalmente independiente. RDE llega demasiado tarde para resolver el problema de los vehículos diésel que circulan por nuestras ciudades emitiendo grandes cantidades de NO_x.»*

«En nuestras pruebas hemos descubierto que cierto número de los coches Euro 6 más nuevos aún emiten una cantidad de NO_x significativamente más alta en carretera de lo que lo hacen en las pruebas de laboratorio utilizadas para la aprobación de su tipo de vehículo. Nuestras pruebas también revelan que algunos coches diésel son más limpios que los coches a gasolina y que algunos coches más viejos son más limpios que los nuevos. Ya se está produciendo un cambio para los nuevos coches diésel y creemos que el AIR Index puede acelerar dicho cambio contando con los fabricantes de coches y los organismos legislativos trabajando conjuntamente para cambiar la calidad del aire de nuestras ciudades: un cambio a mejor.»

Dan Carder, director de Combustibles alternativos, motores y emisiones en la Universidad de West Virginia* afirma: «Si el AIR Index se hubiera implementado hace 15 años, no se habría producido el dieselgate. Hasta la reciente implementación del AIR Index, el debate sobre la calidad del aire carecía de una valoración objetiva, independiente y accesible al público de las emisiones reales de NO_x de los vehículos durante su uso real en entornos urbanos».

*Dan dirigió el equipo de la Universidad de West Virginia que publicó la primera evidencia de que Volkswagen estaba engañando con respecto a las pruebas de emisiones en EE. UU., descubriendo así el escándalo que conocido como «dieselgate». Es miembro del Comité Científico Asesor de AIR.

Los resultados de los seis vehículos examinados por AIR, expuestos en el evento de lanzamiento y evaluados en el **AIR Index** son:

Marca	Modelo	Año	Clasificación AIR Index	Tipo de combustible	Límite de NO _x oficial	Estándar europeo
Land Rover	Discovery 3.0 TD6	2018	A	Diésel	80 mg/km	Euro 6
Nissan	Qashqai 1.2 DiG-T	2017	B	Gasolina	60 mg/km	Euro 6
MINI	Cooper S 3dr 2.0 d	2015	C	Diésel	80 mg/km	Euro 6
Dacia	Duster 1.5 DCI	2018	D	Diésel	80 mg/km	Euro 6
Ford	Focus 1.5 TDCI	2017	D	Diésel	80 mg/km	Euro 6
Renault	Clio 1.5 DCI	2017	E	Diésel	80 mg/km	Euro 6

AIR ha encargado un programa de pruebas de vehículos y se irán añadiendo más resultados al **AIR Index** periódicamente.

FIN

Contacto para los medios de comunicación

Correo electrónico PressOfficer@allowAIR.org

Teléfono +44 (0) 7815 863 968

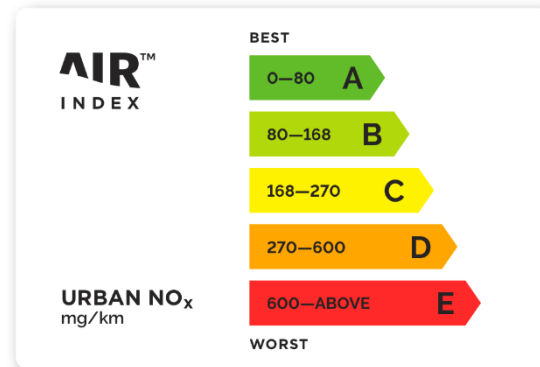
Acerca de AIR Index

Los coches evaluados para el **AIR Index** se someten a pruebas de acuerdo con la metodología estandarizada CWA 17379 que garantiza que los resultados sean independientes y comparables, y que se puedan utilizar como base para un marco legal de políticas de vehículos.

Las pruebas se realizan en al menos dos coches obtenidos de forma independiente de sus fabricantes con sistemas portátiles de medición de emisiones (PEMS) que graben la conducción en carretera en las ciudades. Para que un resultado se considere aceptable para su clasificación en el **AIR Index**, debe ser al menos de cinco y se han debido completar viajes de 10 km durante tres días diferentes en al menos dos vehículos que se correspondan con la norma CEN.

Los resultados de las pruebas proporcionan la base para valorar el vehículo de acuerdo a la escala un código de colores A-E.

La página web de **AIR Index** incluye más de 200 resultados de las primeras pruebas realizadas con clasificaciones A-E, pero también proporciona un servicio para comprobar otros vehículos en carretera y ver si se les concedería (o no) acceso a las 14 ciudades alemanas que tienen un límite de NO_x de 270 mg/km al amparo de la Ley Federal de Control de Emisiones.



Otras ciudades de Europa están planteándose un umbral similar para controlar el acceso y permitir que solo entren en las ciudades los coches más limpios. Los compradores de coches deberían tener muy en cuenta la implicación que esto tiene para el valor residual de un vehículo, así como sus propios requisitos de movilidad, si no se le permite entrar en una ciudad en la que se controlen las emisiones.

Acerca de AIR

AIR (Allow Independent Road-testing) es una coalición independiente de organizaciones de carácter público y privado que promueve la realización voluntaria de pruebas independientes de emisiones en carretera.

El objetivo clave de la coalición es contribuir a lograr una reducción rentable y oportuna de emisiones nocivas de los vehículos en núcleos urbanos, a la vez que garantizar las emisiones de CO₂ más bajas de la flota internacional de vehículos.

AIR trata de capacitar a ciudadanos, industria y autoridades públicas para tomar decisiones informadas sobre sus prácticas y políticas de movilidad promoviendo la total transparencia en los niveles de emisiones de los vehículos.

Comité Científico Asesor

Dirigiendo el desarrollo de AIR Index han estado destacados académicos de los campos de las emisiones y la calidad del aire que constituyen el Comité Científico Asesor (SAC).

- Helen ApSimon, profesora de Estudios sobre Polución del Aire en el Imperial College London.
- Dr. Adam Boies, catedrático de la División de energía del Departamento de Ingeniería, Universidad de Cambridge.
- Dan Carder, director de Combustibles alternativos, motores y emisiones de la Universidad de West Virginia.

- Dra. Claire Holman, presidenta del Institute of Air Quality Management.
- Dr. Guido Lanzani, director de la Unidad de calidad del aire en la Agencia medioambiental regional de la región de Lombardía.
- Dr. Norbert Ligterink, científico investigador principal de TNO.
- Martin Lutz, director de gestión de calidad del aire en el sector del Departamento de medio ambiente, transporte y protección climática del Senado de Berlín.
- Dr. Xavier Querol, Instituto de Diagnóstico Ambiental y Estudios del Agua del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Dr. Marc Stettler, catedrático de Transporte y Medio Ambiente del Centro de Estudios de Transporte de Imperial College London.
- Dr. Martin Williams, profesor de estudios de la Calidad del Aire del Kings College London.

Puede encontrar la declaración de objetivos íntegra de **AIR** [aquí](#).

Notas sobre la calidad del aire en Europa

La Agencia Europea del Medio Ambiente proporciona información independiente sobre el medio ambiente a las personas implicadas en el desarrollo, la implantación y la evaluación de políticas medio ambientales, así como al público en general. En su último informe, publicado en abril de 2018 y actualizado en noviembre de 2018, la Agencia Europea del Medio Ambiente declaró que es improbable que se alcancen los estándares de calidad del aire en cuanto a partículas y dióxido de nitrógeno para 2020 en la UE debido a sus niveles de excedencia generalizados en los núcleos urbanos.

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

Antecedentes al proceso de prueba del AIR Index

Emissions Analytics (EA), fundado por Nick Molden (cofundador de AIR), fue pionero en metodologías para comprobar las emisiones en carretera utilizando sistemas portátiles de medición de emisiones (PEMS). La experiencia y el conocimiento obtenidos de más de 2000 pruebas realizadas por EA fundamentaron el desarrollo del protocolo CWA 17379, en el que se basa la clasificación de **AIR Index**.

Emissions Analytics ha autorizado el uso de sus datos, incluido el Índice EQUA en la base de datos de **AIR Index**, permitiendo a compradores de coches y organismos legislativos disponer de información acerca de qué vehículos tienen autorización (o no) para entrar en las ciudades que han establecido su límite de NO_x a 270 mg/km.

Puede encontrar información adicional sobre Allow Independent Road-testing (AIR) en www.allowair.org