

ANFIA, in qualità membro di ACEA, supporta e condivide il contenuto di questo documento.

DOMANDE E RISPOSTE SUI TEST DELLE EMISSIONI

1. Come ha reagito ACEA di fronte alla situazione VW?.....	1
2. Come funziona attualmente la prova di laboratorio ?	1
3. Perché ci sono differenze tra le prove di laboratorio e le emissioni in condizioni effettive di marcia?.....	3
4. Qual è la posizione di ACEA sulle prove RDE?	3
5. In cosa si differenziano i test delle emissioni dell'Unione Europea e degli USA?.....	4
6. Che importanza hanno i veicoli diesel ai fini della riduzione delle emissioni di CO ₂ ?.....	5
7. Qual è l'impatto sulla competitività dell'industria automobilistica?	5

1. COME HA REAGITO ACEA DI FRONTE ALLA SITUAZIONE VW?

A seguito dei recenti sviluppi relativi all'uso di 'dispositivi di elusione' da parte di una casa automobilistica, la Associazione dei Costruttori Europei di Automobili (ACEA) riconosce la gravità della situazione e prende la questione molto seriamente. Tuttavia non possiamo fare commenti su di una questione che riguarda una sola azienda. Non ci sono prove che indichino trattarsi di un problema che riguarda tutta l'industria nel suo complesso.

E' importante non confondere questo problema con la questione delle differenze tra i risultati delle prove di laboratorio e le emissioni misurate in condizioni effettive di marcia (vedere la domanda 3 alla pag. 3).

2. COME FUNZIONA ATTUALMENTE LA PROVA DI LABORATORIO?

I regolamenti europei definiscono la prova di laboratorio attuale, detta NEDC, e tutte le condizioni relative alla preparazione del veicolo e allo svolgimento della prova, nonché alle modalità di gestione dei risultati di prova. Ciò assicura il rispetto di tutte le norme e garantisce che i valori di consumo ottenuti siano corretti. In tal modo la prova NEDC svolge la funzione di norma unificata che non dà luogo a vantaggi o svantaggi competitivi per i singoli produttori.

Le modalità di misurazione dei consumi previsti dalla prova NEDC sono specificate nella norma n. 101 della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite:

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/updates/R101r3e.pdf>.

Alcune delle caratteristiche previste dalla procedura di prova al fine di garantire parità di condizioni nel paragonare le prestazioni di auto diverse sono riportate nell'elenco che segue.

Funzionamento del ciclo di prova consumi e delle emissioni



Fonte: Elaborato da ANFIA su dati ACEA - Q&A on Emissions Testing - 30/9/2015

3. PERCHÉ CI SONO DIFFERENZE TRA LE PROVE DI LABORATORIO E LE EMISSIONI IN CONDIZIONI EFFETTIVE DI MARCIA?

E' noto da sempre che la guida nell'ambito di un ciclo di prova di laboratorio (il ciclo NEDC attualmente; il WLTP in futuro) può non corrispondere alla guida in condizioni reali. Come i consumi di carburante, le emissioni allo scarico dipendono da una molteplicità di fattori esterni, quali il traffico, il manto stradale, i comportamenti dei guidatori, il percorso, il carico e le condizioni del veicolo e le condizioni atmosferiche. In condizioni reali, anche due persone che guidano lo stesso identico veicolo nelle stesse identiche condizioni con ogni probabilità faranno registrare emissioni differenti.

Scopo delle prove di legge è consentire al consumatore di fare confronti tra i diversi modelli di veicolo. Non essendoci un 'unico' valore dei consumi di carburante in condizioni reali, solo i valori ottenuti usando cicli standardizzati possono fornire indicazioni ai consumatori e dare loro la possibilità di fare i suddetti confronti. I valori delle emissioni derivanti dalle prove condotte attualmente sono conformi ai requisiti di legge in vigore e sono stati verificati dalle autorità nazionali dei vari stati membri preposte alle omologazioni dei veicoli.

Tuttavia, il settore riconosce ed ha dichiarato ripetutamente che l'attuale ciclo di prova NEDC è superato. Progettato negli anni 1980 e in uso dagli anni 1990, non tiene in debito conto, ad esempio, i grandi progressi realizzati in fatto di sistemi di controllo del veicolo e di emissioni allo scarico.

Per colmare il divario tra i risultati dei test e i valori relativi alle cosiddette 'emissioni in condizioni reali di guida', l'Unione Europea sta elaborando una nuova procedura di prova (RDE). L'industria automobilistica è a favore di una rapida introduzione della nuova norma per fare al più presto chiarezza, tanto per i consumatori quanto per i produttori.

4. QUAL È LA POSIZIONE DI ACEA SULLA RDE?

L'industria automobilistica concorda sulla necessità di adottare una prova RDE nuova e aggiornata per misurare con maggior efficienza le emissioni di ossido di azoto (NOx) dei veicoli leggeri in normali condizioni di guida. Supporta pienamente lo sviluppo di tale prova al fine di assicurare un controllo robusto delle emissioni. La prova RDE avrà luogo su strada e in condizioni di guida reali. I produttori dovranno adottare modifiche significative in fase di prova e di sviluppo dei veicoli nuovi. Tali modifiche potranno essere fatte solo quando ci sarà piena chiarezza sul nuovo ciclo di prova.

ACEA chiede da tempo alla Commissione Europea e agli stati membri di concordare con urgenza tutte le necessarie condizioni di valutazione relative alla RDE – cioè quelle concordate lo scorso maggio – nonché gli altri aspetti critici ai fini di una procedura RDE efficace.

La proposta attuale è incompleta in quanto non applica i seguenti criteri:

- Una serie completa e esauriente di requisiti;
- Limiti dichiarati delle prestazioni;
- Date di entrata in vigore della norma.

Inoltre, ACEA chiede una tempistica di sviluppo in due fasi, onde assicurare all'industria automobilistica i tempi necessari per applicare la complessa norma RDE e apportare modifiche molto significative ai futuri veicoli (ad esempio, motori di nuovo design, nuovi sistemi di post-trattamento dei gas di scarico, sviluppo di nuove piattaforme veicolo predisposte per nuove apparecchiature, linee di montaggio modificate). Gli stati membri hanno già aderito all'idea di un approccio normativo in due fasi per la RDE, ma la Commissione non ha ancora proposto le date effettive per l'accordo tra gli stati membri.

Questi ed altri problemi devono essere risolti se si vogliono implementare le nuove condizioni di prova entro il mese di settembre 2017 – come ACEA intende fare. Il settore ha bisogno di chiarezza anticipatamente, per poter programmare lo sviluppo di veicoli conformi ai nuovi requisiti.

5. IN COSA SI DIFFERENZIANO I TEST DELLE EMISSIONI DELL'UNIONE EUROPEA E DEGLI USA?

Confrontare le norme europee con le norme USA è come confrontare le mele con le pere: entrambi si basano su cicli di prova completamente diversi.

Nell'Unione Europea, prima dell'immissione sul mercato i veicoli sono sottoposti ad un ciclo di prova basato su condizioni di laboratorio da parte di un servizio tecnico nazionale e secondo la legislazione dell'Unione. L'autorità nazionale preposta concede l'omologazione in base a tali test. Il produttore può fare domanda di omologazione in qualsiasi paese dell'Unione. Una volta che un dato veicolo sia stato approvato in uno degli stati membri, tutti i veicoli di quel dato tipo possono essere registrati in tutta l'Unione Europea. Successivamente si prelevano campioni dalla linea di produzione in modo casuale e secondo procedure di campionamento standard per il settore. Tali veicoli campione sono sottoposti a prove per verificare che rispettino i requisiti previsti.

Negli USA la certificazione delle emissioni si basa ampiamente sulla 'autocertificazione' (per l'85% circa dei modelli realizzati da una casa costruttrice) e ogni casa deve seguire tale procedura per ciascun anno *model year*. Il produttore sottopone all'approvazione dell'EPA, l'agenzia USA per la protezione dell'ambiente, i dati relativi alle prove di legge. Circa il 15% dei modelli delle case costruttrici sono scelti secondo criteri casuali e sottoposti a prove dall'EPA. Dato che i costruttori devono rinnovare la certificazione delle emissioni del veicolo tutti gli anni, il processo di autocertificazione abbinato ad una selezione di test di conferma aiuta a tenere sotto controllo il carico di lavoro amministrativo. L'EPA effettua anche il campionamento dei modelli prodotti e immessi sul mercato utilizzando le stesse prove obbligatorie.

Le autorità USA seguono una procedura legale ben studiata, che assicura una base legislativa trasparente, lead-time molto più lunghi per consentire all'industria di programmare e attuare eventuali modifiche, e molta più flessibilità per quanto riguarda la fase di entrata in produzione di nuovi veicoli. Ciò significa che i costruttori possono adattare i veicoli in fase di sviluppo a seconda dei cicli di vita del prodotto. Inoltre, negli USA è prevista la possibilità di revocare le leggi che si rivelano inattuabili.

Attualmente sia nell'Unione Europea che negli Stati Uniti i cicli di prova sono test di laboratorio. L'Unione Europea introdurrà presto il nuovo test su strada RDE. Ciò renderà la normativa europea molto più rigorosa delle norme in vigore in California e delle norme EPA basate sui test di laboratorio. Al momento, gli USA non prevedono di adottare il sistema RDE.

6. CHE IMPORTANZA HANNO I VEICOLI DIESEL AI FINI DELLA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CO₂?

Negli ultimi anni, la politica avviata dalle istituzioni europee ha puntato principalmente alla riduzione delle emissioni di gas di serra e ha imposto i limiti più severi del mondo sulle emissioni di CO₂ delle autovetture. Il successo dell'industria automobilistica europea nel ridurre le emissioni di CO₂ è stato, in gran parte, dovuto ai maggiori volumi di vendita di auto con motore diesel, dato che questo tipo di veicoli emette in media un 15-20% in meno di CO₂ rispetto ai motori a benzina corrispondenti.

Le vetture diesel sono quindi un elemento cruciale del portafoglio veicoli di ogni casa automobilistica per poter rispettare il limite medio previsto per le emissioni di CO₂ stabilito dai legislatori dell'UE in 95gCO₂/km. Qualsiasi limite sui veicoli diesel avrebbe gravi conseguenze per tutti i costruttori per quanto riguarda il rispetto dei limiti di CO₂ in vigore come anche il rispetto di qualsiasi altro limite adottato per il post-2021.

7. QUAL È L'IMPATTO SULLA COMPETITIVITÀ DELL'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA?

ACEA riconosce l'importanza di misurare con maggiore precisione le emissioni inquinanti da parte dei motori diesel ed è pronta a verificare le possibilità di miglioramento del sistema attuale. Ma le nuove politiche in materia non dovrebbero essere in contrasto con la necessità di proteggere i livelli di occupazione e di crescita o tanto meno compromettere la posizione di leader del mercato globale dell'industria europea. Il settore auto dà lavoro a 12,1 milioni di persone e realizza quasi un quarto delle auto prodotte in tutto il mondo.

Secondo un recente studio, dal 1998 ad oggi, in media, i requisiti di legge hanno fatto aumentare i costi di produzione del 3-4% all'anno. Si prevede inoltre che entro il 2020 le nuove norme sulla protezione dell'ambiente aggiungeranno un ulteriore 16% ai costi di produzione medi. Dopo essere stata nel 2007 l'industria automobilistica più redditizia del mondo con profitti pari a 15 miliardi di euro, il settore auto europeo si trova ora nella posizione peggiore, con perdite aggregate di 1 miliardo di euro nel 2012.

I futuri provvedimenti dovrebbero rientrare in un quadro prevedibile di normative che tenga conto della complessità dei processi di attuazione richiesti e delle possibili ripercussioni sulla filiera produttiva. Considerando che in media i tempi di sviluppo di una nuova autovettura possono arrivare a cinque anni, l'industria ha bisogno di tempi di sviluppo sufficienti. Inoltre, le nuove norme dovrebbero avere un potenziale globale in modo da non incidere negativamente sulle possibilità di vendita della sola UE.