

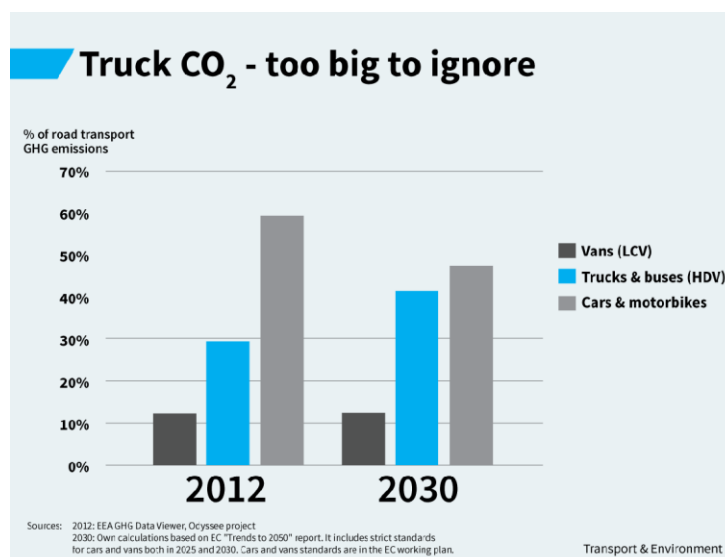
Monitoraggio e Comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti

Trasparenza ed efficienza al primo posto

Analisi di T&E della proposta di regolamento della Commissione- Agosto 2017

1. Sintesi

I veicoli pesanti producono oggi circa il 30% delle emissioni di CO₂ generate dal trasporto su strada nell'UE, ma mentre le auto vanno verso la decarbonizzazione, tale percentuale potrebbe salire a circa il 40% nel 2030. La proposta della Commissione per il *Regolamento concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi* mira a raccogliere taluni dati concernenti i veicoli pesanti e a metterli a disposizione (con alcune restrizioni) della Commissione e delle parti interessate. Tale Regolamento sarà inoltre di supporto all'implementazione degli standard di CO₂ per i veicoli pesanti; una proposta della Commissione in tal senso è prevista per l'inizio del 2018.



Lo scandalo sulle emissioni diesel ha chiaramente mostrato che i test sulle emissioni sono passibili di manipolazione, specialmente quando essi sono alla base di regolamenti o dell'applicazione di imposte e pedaggi (come si prevede avverrà per le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti).


A rivelare il Dieselgate sono stati test indipendenti delle prove (di laboratorio) ufficiali, condotti da terzi. Trasparenza e test indipendenti saranno dunque elementi critici per evitare un altro Dieselgate. Mentre le case automobilistiche nell'UE erano implicate nello scandalo delle emissioni diesel, i produttori di veicoli pesanti venivano sanzionati con una multa pari a €2,93 miliardi, la sanzione più elevata mai applicata nell'Unione, per aver costituito un cartello.

Nel 2016 la Commissione ha stabilito che tra il 1997 e il 2011 le case manifatturiere nell'UE si erano accordate per fissare i prezzi e rinviare l'introduzione di tecnologie volte alla riduzione delle emissioni. Al fine di evitare la costituzione di altri futuri cartelli, il regolamento concernente il monitoraggio e la comunicazione deve massimizzare la trasparenza, elemento fondamentale per stimolare la concorrenza tra i produttori di veicoli pesanti e mettere gli acquirenti nella possibilità di effettuare la scelta giusta.


Secondo la proposta di regolamento attuale, flotte e autotrasportatori non hanno la possibilità di conoscere le prestazioni dei motori, degli assi e dei sistemi di trasmissione. Obbligando i produttori a mettere tali informazioni a disposizione dei potenziali acquirenti e della Commissione, i compratori avranno accesso ad una migliore comprensione dei punti di forza e di debolezza di un veicolo (per esempio, buona aerodinamica, motore molto efficiente). Gli acquirenti potranno inoltre effettuare specifiche richieste relativamente alle caratteristiche dei veicoli pesanti in base alle loro esigenze. Per esempio, potrebbero chiedere che venga installato sul veicolo un tipo di sistema di trasmissione diverso e più efficiente.

Monitoraggio e comunicazione delle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti


I benefici di una maggiore trasparenza




Le compagnie hanno maggiori informazioni per poter comparare i veicoli nella fase di acquisto, e sono messi in condizioni di effettuare la scelta giusta




I regolatori necessitano le informazioni sulle emissioni di CO2 per valutare se le case costruttrici sono in linea con il raggiungimento dei futuri standard di CO2



La concorrenza tra le case produttrici aumenta stimolando migliori performance dei veicoli



Una maggiore disponibilità dei dati dei test permette la verifica indipendente delle performance



Gli Stati Membri e le città hanno accesso ad una maggiore trasparenza sulle emissioni di CO2 del parco autocarri circolante in Europa

TE TRANSPORT & ENVIRONMENT | @transenv | @transenv | transportenvironment.org

Source: European Commission, Transport & Environment

La procedura di prova VECTO su cui poggia la proposta di regolamento è basata su una simulazione al computer. I componenti per veicoli pesanti quali motori, trasmissioni, assi, pneumatici e aerodinamica del veicolo- **tali componenti sono chiamati “i big five”** - sono testati singolarmente e successivamente inseriti nello strumento di simulazione VECTO. Per poter riprodurre, controllare o semplicemente comprendere i risultati dei test sulle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti, è necessario avere accesso a tutti i 5 parametri immessi.

I produttori di veicoli pesanti cercheranno probabilmente di ridurre al minimo la pubblicazione dei dati, asserendo che ciò renderebbe possibile il reverse engineering. Una simile asserzione è tuttavia falsa. Uno studio approfondito commissionato da T&E osserva che si tratta di informazioni che spiegano le efficienze raggiunte, senza dire in quale modo vengono raggiunte, e che dovrebbero quindi essere rese di pubblico dominio. La trasparenza, non la segretezza, dovrebbe essere il punto di partenza della discussione.

Per quanto concerne l'accesso ai dati sui veicoli pesanti, molti Stati Membri registrano tuttora i nuovi camion (e autobus) utilizzando ancora sistemi di supporto cartaceo. Questo deve cambiare e la digitalizzazione deve diventare la regola. T&E propone un portale online dedicato in cui sia possibile effettuare ricerche per numero di identificazione del veicolo (Vehicle Identification Number -VIN). Ciò è importante anche al fine di imporre un pedaggio ai nuovi camion sulla base delle emissioni di CO2 (come previsto nella proposta di revisione della direttiva Eurovignette) e per consentire vendite informate dei veicoli di seconda mano. I produttori europei di veicoli pesanti devono aprirsi all'innovazione, proprio come stanno facendo le case automobilistiche: il Gruppo PSA, per esempio, ha recentemente iniziato a pubblicare online i consumi reali di carburante delle sue autovetture.

2. In sintesi, le tre richieste fondamentali di T&E sono le seguenti:

2.1 I dati giusti

- Nella proposta corrente i costruttori di veicoli pesanti devono comunicare alla Commissione Europea 73 dati di input. Di questi, 66 sono di pubblico dominio. Questo dovrà rimanere invariato.
- In aggiunta, i risultati dei test relativi ai parametri chiave di VECTO, i cosiddetti “big five”, vale a dire l’efficienza del motore (CO₂ e consumo di carburante), l’efficienza dell’asse, l’efficienza della trasmissione, l’aerodinamica del veicolo e la resistenza al rotolamento, devono essere resi pubblici insieme al nome del fornitore dell’asse e del sistema di trasmissione. Nella proposta corrente solamente i parametri aerodinamica e resistenza al rotolamento sono di pubblico dominio, come mostrato nel grafico relativo.
- Lo stesso si applica anche alle prove di conformità della produzione (CoP). I risultati di tali prove, che sono effettuate dalle autorità preposte all’omologazione, devono essere resi di pubblico dominio. È inoltre importante che le parti terze siano autorizzate a effettuare una verifica della conformità di tali prove CoP (compliance verification testing).

Cosa manca nella proposta della Commissione?

| | Parametri del Veicolo | Dati di pubblico dominio | Dati accessibili alla Commissione EU |
|--|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|
| The big five | Efficienza motore (Co ₂) | ✗ | ✗ |
| | Aerodinamica | ✓ | ✓ |
| | Resistenza al rotolamento | ✓ | ✓ |
| | Efficienza dell'asse | ✗ | ✗ |
| | Efficienza della trasmissione | ✗ | ✗ |
| Risultati della prova di conformità della produzione | ✗ | ✗ | |
| Numero Identificativo Veicolo | ✗ | ✓ | |
| Risultati test su strada | ? | ? | |

✗ Non devono essere comunicati (da modificare) ✓ Devono essere comunicati (Questo deve restare invariato) ? Non menzionato nella proposta della Commissione

TRANSPORT & ENVIRONMENT | @transportenvironment | Source: Transport & Environment

Ciò consentirà l’esecuzione di controlli per convalidare i risultati VECTO e favorirà la concorrenza a tutti i livelli.

2.2 Rendere i dati disponibili- e in formato digitale

- L’accesso alla banca dati dovrà avvenire a titolo gratuito, al fine di garantire che chiunque possa consultare i dati rilevanti. Ad oggi, ciò non è ancora garantito.
- Numero Identificativo Veicolo (VIN): l’Agenzia ambientale europea deve predisporre un portale dove le autorità di sorveglianza del mercato, la Commissione e le parti terze possano rintracciare tutti i dati pubblici disponibili, inserendo il Numero Identificativo del Veicolo..
- Per informare gli acquirenti, tutti i produttori dovranno pubblicare i dati concernenti il monitoraggio e la comunicazione sui loro siti web, a titolo gratuito e in modo facilmente accessibile.

Tale portale permetterà a Stati membri, gestori di strade a pedaggio, organizzazioni di ricerca e potenziali acquirenti di veicoli di seconda mano di accedere alle informazioni sopra descritte senza alcun addebito. Il portale è senza dubbio la soluzione più semplice e conveniente.

2.3 Impegnarsi per i passi successivi

- Il regolamento concernente il monitoraggio e la comunicazione deve stabilire scadenze e parametri fondamentali per l'introduzione delle prove di verifica della conformità.
- Il regolamento deve inoltre fissare un termine per l'integrazione in VECTO di gruppi motopropulsori alternativi e per lo sviluppo di una procedura di prova VECTO per i rimorchi. Una procedura di test delle emissioni di CO2 per i rimorchi, e un successivo regolamento in materia, dovranno essere realizzati entro il 2019.
- Per verificare le prestazioni reali, il secondo pacchetto VECTO (previsto per la fine del 2017) dovrà essere ottimizzato con una prova su strada e i relativi risultati dovranno essere resi di pubblico dominio.

Infine, non dovranno più esserci posticipazioni. La Commissione ha iniziato a lavorare alla procedura di prova VECTO nel 2009/2010, la proposta concernente il monitoraggio e la comunicazione è stata annunciata per la prima volta nel 2014 e gli Stati membri partecipano dal 2015 ad un comitato di redazione istituito dalla Commissione. Ciò significa che tutte le parti interessate hanno avuto un ampio margine di tempo per prepararsi all'introduzione di VECTO e del regolamento concernente il monitoraggio e la comunicazione e dovrebbero quindi essere ormai pronte per iniziare a comunicare i dati pertinenti alla Commissione a partire dal 2019, come proposto dalla Commissione stessa.

Ulteriori informazioni

Stef Cornelis
Safer and Cleaner Trucks Officer
Transport & Environment
stef.cornelis@transportenvironment.org
Tel: +32(0)2 8510219

Note Finali

Tale documento, in versione italiana, è tratto da un report in inglese più esteso disponibile al seguente indirizzo:

https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2017%2007%2004%20MRtruckemissions-TEbriefing_Final.pdf