

Raccomandata A.R.  
Anticipata via fax

Alla c.a.  
**Maurizio Lupi**  
*Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**Andrea Orlando**  
*Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

Milano, 14 giugno 2013

**Oggetto: Altroconsumo insieme alle altre associazioni di consumatori leader in Europa sostiene una più rapida introduzione del nuovo test WLTP per misurare il consumo effettivo di carburante delle auto, entro e non oltre il 2017**

Altroconsumo, associazione indipendente di consumatori, sollecita un efficace interessamento da parte del Governo italiano rispetto alla problematica relativa al gap tra i dati di consumo di carburante, stabiliti dai produttori attraverso i test ufficiali, e quelli rilevati dai consumatori in condizioni di utilizzo reale dei veicoli.

A tale proposito siamo a richiedere, insieme a *Test-Achats/Test-Ankoop* (Belgio), *Consumentenbond* (Paesi Bassi), *UFC-Que Choisir* (Francia), *Deco-Proteste* (Portogallo) e *OCU* (Spagna), la sostituzione dell'attuale test *New European Driving Cycle (NEDC)* con il nuovo *World Light Duty Test Procedure (WLTP)*, il più presto possibile e comunque non oltre il 2017<sup>1</sup>.

Insieme a tali associazioni di consumatori leader in Europa testiamo infatti continuamente in media 150 vetture l'anno con l'obiettivo principale di fornire ai consumatori informazioni complete sulle prestazioni ambientali di determinati modelli di auto. I nostri test, commissionati dal consorzio *ICRT (International Consumer*

---

<sup>1</sup> Vedi per maggiori informazioni la lettera allegata a firma delle associazioni *Test-Achats/Test-Ankoop* (Belgio), *Consumentenbond* (Paesi Bassi), *UFC-Que Choisir* (Francia), *Deco-Proteste* (Portogallo), *OCU* (Spagna) e Altroconsumo.

*Research and Testing*), sono condotti dal laboratorio ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club), facendo uso dell'*EcoTest ADAC*.

Uno dei nostri ultimi test che verrà pubblicato nel numero di luglio della rivista *Test-Achats/Test Ankoop* ha misurato **valori di consumo di carburante realistici di autovetture fino al 27% superiori ai dati dichiarati dai produttori.**

Ci preghiamo peraltro di sottolineare come i nostri risultati siano in linea con un recente ampio studio pubblicato dal *Council on Clean Transportation (ICCT)* che combina dati di guida su strada di diversi Paesi in tutta Europa e rivela che **il divario medio tra i dati ufficiali e quelli "reali" sul consumo di carburante è passato da meno del 10% nel 2011 fino al 25%.**

Secondo lo studio *ICCT*, **il guidatore medio spende 300 Euro in più per il carburante ogni anno rispetto al consumo "virtuale" che dovrebbe verificarsi ove i dati corrispondessero a figure reali.** Tutto questo conferma che il test attualmente utilizzato per l'omologazione delle auto non è rappresentativo di condizioni di guida reali e deve essere modificato con urgenza.

Le ragioni di questa crescente divario sono molteplici. Una di esse è la sempre maggiore flessibilità adottata nella procedura di omologazione come, ad esempio, il montaggio di pneumatici speciali con una minore resistenza, l'eccessivo gonfiaggio degli pneumatici, o l'uso di nastro adesivo sopra le rientranze delle autovetture per ridurre la resistenza aerodinamica, solo per citarne alcune. Al contrario, **i nostri test sono effettuati in modo che tali "interpretazioni creative delle procedure di prova" non vengano applicate non contribuendo così a falsarne i risultati.**

Questa manipolazione dei valori di efficienza dei carburanti ha un forte impatto negativo sulla fiducia dei consumatori e sulla efficacia della politica mirata alla riduzione delle emissioni reali. **I consumatori sono frustrati da valori di consumo di carburante non realistici, e questa frustrazione inibisce peraltro la loro volontà di investire in nuovi veicoli a basso consumo.** Inoltre, nei Paesi in cui sono in vigore tasse sugli autoveicoli commisurate sulla base delle emissioni di CO<sub>2</sub>, l'effetto dei valori irrealisticamente bassi di omologazione sulle entrate fiscali può essere significativo. Infine, le Autorità regolamentari e di controllo dovrebbero preoccuparsi del fatto che un tale sfruttamento della flessibilità del sistema può portare ad una riduzione delle emissioni significativamente inferiore rispetto a quanto originariamente previsto dai decisori politici.

Non è un segreto che il test attualmente utilizzato per l'approvazione di vetture tipo, il *New European Driving Cycle (NEDC)* non è adeguato per misurare i

reali valori di consumo di carburante di un autoveicolo. Un migliore test standard armonizzato - il *WLTP* - è attualmente in fase di sviluppo a livello di *UNECE* ed è vicino al completamento. Si prevede che il *WLTP* risolverà molti dei problemi della *NEDC* e fornirà stime dei consumi di carburante più realistiche.

Nell'ambito della revisione del Regolamento 443/2009, il Parlamento europeo ha recentemente proposto di introdurre il *WLTP* a partire dal 2017. Alcuni Stati membri, tuttavia, sono apparentemente contrari all'introduzione del nuovo test e proporrebbero una sua posticipazione al 2020. **Altroconsumo Vi invita al contrario quali esponenti del Governo italiano a sostenere la sostituzione del test attualmente utilizzato per l'omologazione NEDC con il WLTP il più presto possibile e comunque al più tardi entro il 2017.**

Sempre con riferimento al dibattito in corso sul Regolamento 443/2009 in vista delle prossime discussioni a livello comunitario poniamo alla vostra attenzione anche le seguenti questioni:

- **Individuazione di obiettivi a lungo termine per il 2025:** oltre ad un importante obiettivo per il 2020 riteniamo fondamentale stabilirne uno a più lungo termine, per il 2025. Per tutelare i consumatori da ulteriori aumenti dei prezzi del carburante riteniamo indispensabile l'introduzione all'interno del Regolamento 443/2009 di un obiettivo di 70g CO<sub>2</sub>/Km entro il 2025. Il voto all'interno della Commissione Ambiente rappresenta, quindi, un importante segnale per i consumatori e ci auguriamo che il Governo italiano sostenga l'introduzione di livelli pari a 68-78g CO<sub>2</sub>/Km.

- **Utilizzo limitato dei supercrediti:** siamo contrari all'utilizzo dei supercrediti che permettono ai produttori di auto di calcolare per difetto le emissioni di CO<sub>2</sub>. Sebbene i supercrediti incoraggino la produzione di auto con emissioni molto basse, rendono gli obiettivi dei produttori meno stringenti e riducono il bisogno di questi ultimi di aumentare l'efficienza del carburante per le auto convenzionali. Per questo motivo, un tale sistema diminuirebbe i benefici economici dei consumatori che acquisteranno automobili nel 2020. L'introduzione di un obiettivo di CO<sub>2</sub> per il 2025 sarebbe, invece, da stimolo per investire in nuove tecnologie. Chiediamo, quindi, al Governo italiano di rigettare la proposta di estensione del regime dei supercrediti.

- **Utilizzare l'impronta invece della massa quale parametro per la determinazione degli obiettivi di emissione di CO<sub>2</sub> dei singoli produttori:** attualmente i limiti di emissione di CO<sub>2</sub> sono applicati considerando la media di tutte le auto e non ai singoli modelli. Di fatto i produttori di auto di grosso peso devono rispettare limiti di emissioni meno stringenti di quelli di auto più leggere. Restare ancorati ad un sistema basato sul peso penalizza qualsiasi sforzo teso a rendere più

leggera l'insieme delle flotte auto. Utilizzando invece l'impronta nella determinazione degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2, si renderebbe più economico il raggiungimento di quegli stessi obiettivi: se un produttore riduce il peso medio della sua flotta, si otterrà una riduzione delle emissioni senza alterare gli obiettivi di emissioni di CO2.

Con i migliori saluti,  
*Avv. Marco Pierani*  
Responsabile Relazioni Istituzionali  
Altroconsumo