



AUTO VERDI

Dichiarazione della FIA sulla qualità dell'aria,
il cambiamento climatico ed il risparmio energetico
nel settore automobilistico

Dichiarazione dell'Assemblea Generale della FIA

26 ottobre 2007

Contents

Su proposta del Consiglio Mondiale della Mobilità e dell'Automobile	3 - 8
Allegato: 10 Punti per motori piú "verdi"	9
Nota esplicativa	10 - 11
Fonti	12

Su proposta del Consiglio Mondiale della Mobilità e dell'Automobile

VISTO che:

1. Le automobili non sono mai state tanto verdi e a basso consumo quanto oggi. Ciò è avvenuto grazie ai progressi compiuti a livello tecnologico e nel settore dei carburanti, permettendo così di ridurre sia le emissioni nocive che la quantità di CO₂ rilasciata nell'atmosfera. Tuttavia i crescenti livelli di motorizzazione ed il consumo di carburante in tutto il mondo, insieme alle preoccupazioni riguardanti i cambiamenti climatici, la qualità dell'aria e la sicurezza energetica, rendono indispensabile conseguire ulteriori progressi, al fine di migliorare il risparmio energetico nel settore automobilistico e l'eco-compatibilità dei veicoli. Poiché si registra un incremento a livello globale nella domanda di autovetture, lo sviluppo e l'utilizzo di tecnologie più verdi, e con consumi più bassi, rappresentano la chiave di volta della mobilità del futuro. La sfida che dobbiamo affrontare ora è quella di utilizzare questa richiesta di auto più verdi, al fine di poter promuovere le nuove tecnologie nel settore automobilistico e la modernizzazione dei sistemi di trasporto in tutto il mondo, così da renderli a più bassa intensità carbonica.
2. Durante la riunione dei Leader del G8, tenutasi ad Heiligendamm nel giugno 2007, il cambiamento climatico è stato definito come "una delle sfide più importanti dell'umanità", che rischia di "danneggiare seriamente il nostro ambiente naturale e l'economia globale". I Leader degli 8 Paesi più industrializzati hanno convenuto sulla necessità di "agire tempestivamente e con forza, per affrontare il problema del cambiamento climatico, al fine di stabilizzare le emissioni dovute all'effetto serra entro livelli che permettano di prevenire qualsiasi interferenza antropica a rischio, all'interno del sistema climatico"¹. I Leader del G8 hanno riconosciuto che "essendo il cambiamento climatico un problema di portata globale, la risposta non può che essere internazionale" ed hanno confermato il loro impegno a negoziare con tutti i principali
- organismi/paesi che emettono gas effetto serra (GHG) in seno alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sul cambiamento climatico (UNFCCC), per poter definire un documento successivo al Protocollo di Kyoto del 1997, nel quale si chiedeva ai 35 Paesi industrializzati di ridurre le loro emissioni del 5,2% entro il 2012, a partire dal 1990. Il G8 ha anche convenuto sulla necessità di considerare seriamente le decisioni dell'Unione Europea, del Canada e del Giappone, che si sono impegnati a dimezzare le loro emissioni da qui al 2050.
3. Conformemente alle più recenti valutazioni dell'IPCC (Gruppo Intergovernativo di Esperti sull'Evoluzione del Clima)², le emissioni di gas effetto serra sono aumentate del 70% tra il 1970 ed il 2004, mentre il biossido di carbonio è passato dai livelli pre-industriali: 280 ppm (parti per milione) a 379 ppm nel 2005. L'IPCC conferma inoltre che assistiamo oggi ad un "indubbio riscaldamento del sistema climatico" ed "è molto probabile" che ciò sia causato dall'agire umano. Una tendenza lineare dell'economia comporterà dei livelli di concentrazione superiori a 500 ppm di qui al 2050, suggerendo così uno scenario nel quale la temperatura della Terra aumenterebbe di 2-5 °C di qui al 2100.
4. Circa il 10% del totale delle emissioni a effetto serra sono imputabili ai trasporti su strada; altre fonti – come l'energia e l'agricoltura – sono ugualmente all'origine del rilascio nell'atmosfera di quantitativi importanti di gas effetto serra a livello globale. Si stima ad esempio che l'allevamento del bestiame produca il 18% delle emissioni di GHG, calcolate nell'equivalente di CO₂, ovvero una percentuale superiore al 14% dell'insieme dei trasporti (aerei, su strada e marittimi)³. Tuttavia le emissioni di GHG provenienti dal settore trasporti aumentano gradualmente in tutte le regioni del pianeta; nel mondo sono attualmente in circolazione 600 milioni di veicoli a motore e si prevede

¹ Dichiarazione del Summit del G8, "Crescita e Responsabilità nell'Economia Mondiale", pagg. 13-14

² IV° rapporto del gruppo intergovernativo di esperti sull'evoluzione del clima, febbraio 2007

³ Rapporto FAO: "La lunga ombra dell'allevamento"

che questa cifra raddoppierà entro il 2020, ponendo in evidenza che la motorizzazione più rapida si verificherà nelle economie emergenti.

5. La richiesta mondiale di petrolio dovrebbe aumentare da 84 mb/j (milioni di barili estratti ogni giorno) a 116 mb/j di qui al 2030. L'Agenzia Internazionale per l'Energia (AIE)⁴ ci informa che le riserve e la produzione di petrolio sono in diminuzione, mentre la domanda di petrolio nelle regioni in rapida crescita, come l'Asia ed il Medio Oriente, dovrebbe aumentare tre volte di più rispetto alla zona dell'OCSE, causando quindi una riduzione delle forniture e, molto verosimilmente, un innalzamento del prezzo del petrolio dal 2010 in poi; le preoccupazioni geo-politiche che riguardano la sicurezza energetica e la disponibilità a lungo termine delle riserve di petrolio utilizzabile rendono ancora più acuto il rischio di uno choc petrolifero, riferito sia al prezzo che all'offerta. Queste diverse tendenze conferiscono ulteriore significato alla necessità di puntare su tecnologie che favoriscano una riduzione del consumo di carburante delle automobili.
6. L'impatto dell'automobile sulla qualità dell'aria continua a migliorare, in quanto le emissioni di monossido di carbonio (CO), ossido di azoto (NOx), idrocarburi (HC), composti volatili (COV) e particolato (PM) delle nuove autovetture passeggeri sono stati notevolmente ridotti grazie a tecnologie di controllo/riduzione, come ad esempio i catalizzatori ed i filtri; le autovetture di oggi (conformi alle norme definite dall'Euro 4⁵) rilasciano mediamente il 95% in meno di NOx e di altre sostanze inquinanti rispetto ai veicoli del 1970. Nei Paesi ad alto tasso di motorizzazione si sono registrati un disallineamento tra l'aumento delle emissioni nocive e l'ampliamento del parco veicoli, oltre che dei miglioramenti significativi per quanto concerne la qualità dell'aria nei centri urbani. La sfida che abbiamo di fronte oggi è quella di incoraggiare

l'applicazione a livello mondiale di queste tecnologie per il controllo delle emissioni, in particolar modo nei Paesi in cui la motorizzazione si è sviluppata solo recentemente, e dove il tema della qualità dell'aria continua a rappresentare un serio rischio per la salute pubblica.

7. La FIA ed i suoi Club membri sostengono da molti anni una mobilità sostenibile e svolgono un ruolo chiave nella promozione d'una mobilità automobilistica più "pulita", a più bassa intensità carbonica, e più orientata verso carburanti a basso consumo, lanciando una serie di iniziative, come ad esempio i test per i consumatori, corsi di guida per gli automobilisti e campagne a favore di legislazioni nazionali ed internazionali volte all'adozione ed all'applicazione di parametri più severi in materia di carburanti a basso consumo e di nocività delle emissioni dai gas di scarico. Il pubblico è oggi sempre più informato sugli effetti provocati dai suoi bisogni di mobilità, sull'impatto ambientale e sempre più risponde positivamente agli incentivi ed alle informazioni che gli consentono di scegliere auto più verdi, che, a loro volta, contribuiscono alla riduzione dei costi legati all'automobile stessa.

La FIA raccomanda quanto segue:

8. Pur essendo difficile prevedere con certezza l'entità dell'impatto negativo del cambiamento climatico in corso, non vi è dubbio che le misure tempestive volte a ridurre le emissioni di CO2 siano pienamente giustificate, in quanto svolgono una funzione di tutela contro questi rischi e possono inoltre generare dei vantaggi apprezzabili, come una mobilità con consumi più bassi, più sicura e più accessibile. Le politiche e le misure volte a migliorare la qualità dell'aria, a mitigare il cambiamento climatico ed a promuovere una riduzione nell'uso del carburante devono

⁴ Rapporto dell'AIE sul mercato petrolifero a medio termine, luglio 2007

⁵ La norma Euro 4 si applica a tutte le vetture passeggeri dell'Unione Europea a partire dal 1° gennaio 2006

sempre essere supportate da una valutazione costi/benefici. Richiedono, inoltre, il coinvolgimento degli utenti e di tutti i settori che utilizzano energia e producono emissioni. Sarebbe scorretto, oltre che inefficace, concentrare le azioni politiche su di un solo settore, come il trasporto su strada, ignorando altre fonti di emissioni di gas serra, o altrimenti nocive. Per garantire un'equa distribuzione dei compiti e delle responsabilità è necessario poter comparare in modo trasparente i costi delle varie misure politiche adottate in tutti i settori. Per questa ragione le misure adottate per ridurre le emissioni di CO₂ a livello mondiale si devono basare su di una valutazione comune dei costi per una riduzione specifica di una tonnellata di carbonio⁶, permettendo così una riduzione efficace delle emissioni di CO₂ in tutti i settori.

9. Le misure che permettono di migliorare la qualità dell'aria, di evitare cambiamenti climatici pericolosi e di promuovere una riduzione nel consumo di carburante, devono riguardare tre settori fondamentali: anzitutto la promozione di veicoli nuovi, carburanti innovativi e tecnologie avanzate; secondariamente l'ammodernamento nel progetto e nella gestione della rete stradale; infine incentivi ed informazioni per promuovere scelte da parte del consumatore che siano indirizzate verso automobili, uno stile di guida e di mobilità che siano rispettose dell'ambiente.
10. L'industria investe continuamente dei fondi, in collaborazioni con i Governi interessati, per trovare, attraverso strategie efficaci, delle tecnologie automobilistiche più pulite e con più basse emissioni di anidride carbonica in vari settori tecnologici: aerodinamica, efficienza della combustione, organi di trasmissione, sistemi di informazioni per il conducente, veicoli ibridi, recupero di energie, resistenza al rotolamento ed al peso⁷. Parallelamente, si rende necessaria una collaborazione

più stretta in termini di sviluppo di prodotti di maggiore qualità e di carburanti alternativi, fra cui il gas naturale ed i biocarburanti (purché questi ultimi siano meno costosi e non danneggino la biodiversità e le produzioni alimentari a livello mondiale). Quando queste innovazioni tecnologiche saranno entrate nel mercato, i Governi dovrebbero adottare delle misure per incoraggiare l'utilizzo di una più vasta gamma di carburanti e componenti tecnologiche automobilistiche, al fine di ampliare le scelte dei consumatori e ridurre gradualmente l'eccessiva dipendenza dai carburanti fossili.

11. Un programma globale completo, fondato su criteri armonizzati per il controllo delle emissioni delle automobili, la qualità ed il risparmio energetico nel settore automobilistico, dovrà essere sviluppato dal Forum delle Nazioni Unite per l'Armonizzazione delle Regolamentazioni Automobilistiche (UNECE WP29), che fornirà la base per una coerente strategia internazionale di riduzione delle emissioni tossiche e dell'intensità carbonica a livello mondiale. Sarà ugualmente necessario, nella misura in cui sarà possibile, che i criteri applicabili in materia di emissioni e di sistemi di tassazione siano indipendenti dalla tecnologia e cioè definiscano dei criteri di performance identici per la benzina, il diesel e per gli altri carburanti o sistemi di propulsione.
12. Anche se la Cina, l'Unione Europea, il Giappone e gli Stati Uniti d'America (e molti Stati degli USA, guidati dalla California) hanno dei regolamenti in materia di risparmio energetico nel settore automobilistico, o degli standard più o meno rigorosi in materia, è auspicabile raggiungere una convergenza progressiva dei criteri applicabili nel settore⁸. Dovrebbe essere adottato un obiettivo mondiale, ma non vincolante, per le emissioni, pari a 140g di CO₂/km per le vetture passeggeri. Tale obiettivo potrà essere usato come riferimento internazionale per valutare i

⁶ "The business of Climate Change, Challenges and Opportunities" (Implicazioni finanziarie del cambiamento climatico: sfide e opportunità) di John Llewellyn, Lehman Brothers, febbraio 2007

⁷ Rapporto CEMT(Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti/AIE "Making cars more fuel efficient" (Per delle vetture che consumino meno), 2005

⁸ Rapporto Conferenza Europea Ministri dei Trasporti/OCSE «Tagliare le Emissioni CO₂ del Trasporto: Quali Progressi?» 2007, page 73

progressi del parco auto globale dei nuovi veicoli in materia di efficienza del carburante. L'obiettivo proposto dovrà essere basato su di un nuovo ciclo di test internazionali che rifletta meglio le condizioni reali di guida dell'automobile nel mondo.

13. Per promuovere una regolare ed efficace manutenzione ed ispezione dei veicoli è auspicabile sviluppare una normativa internazionale per i sistemi di diagnostica a bordo (OBD) per le auto adibite al trasporto di passeggeri, secondo gli auspici dell'UNECE WP29, che dovrà includere anche il libero accesso alle informazioni per le riparazioni da parte di tutti gli addetti autorizzati ad effettuare riparazioni automobilistiche.
14. Poiché il 20% circa dell'energia richiesta per guidare un'auto viene usata per superare la resistenza al rotolamento degli pneumatici, si dovrà dare un'alta priorità alle misure per migliorare la progettazione degli pneumatici, senza naturalmente diminuire la performance di sicurezza. Secondo gli auspici dell'UNECE WP29 dovranno essere sviluppate delle procedure per la realizzazione di test internazionali per pneumatici sicuri, che abbiano una migliorata resistenza al rotolamento (su modello del test internazionale per gli pneumatici condotto dall'ADAC), per l'adozione di etichette che contengano informazioni per i consumatori e per sistemi di bordo che controllino la pressione degli pneumatici⁹.
15. Poiché il carburante senza piombo e senza zolfo è essenziale per avviare l'uso di tecnologie avanzate di controllo delle emissioni (per esempio convertitori catalitici/filtri, ecc), che possono eliminare la gran parte delle emissioni tossiche dai tubi di scappamento dei motori odierni a benzina e diesel, dovrà essere fornito pieno appoggio alle campagne mondiali di Partnership a favore di Carburanti e Veicoli "Puliti" (PCFV), proposte dal Programma Ambientale delle Nazioni Unite, per eliminare i carburanti con piombo entro il 2008 e per incoraggiare l'uso a livello mondiale di carburanti a basso contenuto o del tutto privi di zolfo¹⁰.
16. I Governi possono promuovere l'efficienza del carburante per il trasporto su strada ricorrendo attivamente alla pianificazione urbana, alle infrastrutture stradali ed alla progettazione di reti stradali, per evitare le congestioni e per migliorare il flusso del traffico. Gli investimenti in favore di una migliore capacità stradale e l'uso di materiali eco-compatibili per il rivestimento delle strade possono contribuire a ridurre sensibilmente sia le emissioni che i livelli di rumorosità dei veicoli a motore. I sistemi di trasporto intelligente possono inoltre contribuire considerevolmente a migliorare l'efficienza e la interoperabilità delle varie modalità di trasporto, diversificando le scelte dei consumatori.
17. I Governi useranno una tassazione "verde" per proporre ai consumatori delle misure positive, affinché usino dei prodotti automobilistici più puliti e più efficienti nel consumo del carburante. Incentivi fiscali, ad esempio, dovranno essere messi in uso per accelerare la penetrazione sul mercato di nuove tecnologie meno inquinanti, per incoraggiare i consumatori ad acquistare veicoli, carburanti o componenti che possano ridurre il quantitativo di CO2 e le emissioni tossiche, promuovere il risparmio energetico nel settore automobilistico e la riduzione dei costi dell'automobile.
18. La tassazione automobilistica dovrà essere modificata verso l'utilizzo, piuttosto che il possesso del mezzo, ma tale riforma dovrà rimanere trasparente, non dovrà pesare sul piano fiscale e dovrà essere utilizzata per migliorare le

⁹ 12 Raccomandazioni dell'Agenzia Internazionale per l'Energia al Summit del G8 2007

¹⁰ Rapporto di Partnership a favore di Carburanti e Veicoli Puliti – Aprire la via ai veicoli puliti nei paesi in via di sviluppo e in transizione: il ruolo dei carburanti a basso contenuto di zolfo» Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEP), febbraio 2007.

infrastrutture ed i servizi dei trasporti su ruote. I Governi ed i politici devono riconoscere che l'abbandono dei trasporti su strada a vantaggio di altri modi di trasporto ha dei limiti e che il vantaggio sul piano della riduzione di CO₂ è debole a causa, in particolare, dei limiti di capacità e della ristretta copertura territoriale delle reti ferroviarie e delle vie d'acqua¹¹. Se i Governi desiderano incoraggiare il pubblico a ridurre l'utilizzo delle auto, allora dovranno assicurare la disponibilità di modi di trasporto alternativi accessibili che siano sicuri ed efficienti.

19. Tutti i Governi del mondo dovranno adottare delle politiche attive per accelerare l'ammodernamento del parco auto ed, in special modo, incoraggiare la rottamazione anticipata dei veicoli non catalitici, così da conseguire delle riduzioni molto significative nelle emissioni tossiche. Tutto ciò è avvalorato da un recente studio¹² realizzato in Francia, dove una simulazione basata sull'ipotesi che tutti gli autoveicoli siano conformi agli standard Euro 4 del 2005, ha dimostrato che si possono conseguire riduzioni di circa il 70% di ossidi di azoto e dell'80% di particolato. In paesi a basso e medio reddito, le iniziative che perseguono l'installazione di sistemi catalitici su veicoli sprovvisti possono rivelarsi efficaci dal punto di vista dei costi e migliorare sostanzialmente la prestazione di flotte di veicoli più vecchi, purché vengano compiuti progressi paralleli nella qualità del carburante.

20. I Governi, lavorando insieme con gli Automobile Club, dovranno promuovere un programma completo di informazioni per i consumatori, che incoraggi la mobilità responsabile e l'acquisto di veicoli a bassa intensità carbonica, carburanti puliti e componenti, che non avranno solamente un impatto positivo per l'ambiente, ma ridurranno anche i costi collegati all'automobile. L'uso di etichette ecologiche e la realizzazione di eco-test dovranno essere utilizzati per fornire informazioni accurate

ed imparziali riguardo la prestazione ambientale dei prodotti legati all'automobile.

21. Occorrerà sviluppare dei programmi di addestramento per incoraggiare una guida che favorisca l'efficienza energetica nel settore automobilistico, sia per i privati che per gli autisti professionali, e che tali corsi vengano integrati nei corsi di scuola guida e nei corsi di formazione per la sicurezza. Gli sforzi per promuovere la "guida eco-compatibile" dovranno essere supportati dall'introduzione di dispositivi a bordo del veicolo con informazioni al guidatore, come gli econometri e gli indicatori per suggerire il cambio di marcia, al fine di aiutare il conducente ad avere un comportamento orientato a ridurre il consumo di carburante ed i costi legati all'automobile.

22. Nelle loro scelte di viaggi e destinazioni i consumatori terranno conto dell'impatto sull'ambiente e, laddove possibile, ridurranno la loro impronta carbonica o compenseranno le loro emissioni, come richiesto nella recente Dichiarazione dell'Organizzazione Mondiale del Turismo delle Nazioni Unite (UNWTO), riunitasi a Davos il 3 ottobre 2007.

La FIA DECIDE di:

23. Continuare il suo impegno a livello mondiale per ridurre le emissioni tossiche, combattere i cambiamenti climatici pericolosi, promuovere il risparmio energetico nel settore automobilistico ed un uso responsabile dell'automobile.

24. Sostenere la campagna "Auto Verdi", al fine di sensibilizzare e coinvolgere i Club e le organizzazioni affiliate della FIA, a sostegno delle raccomandazioni contenute nella

¹¹ Rapporto Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti/OCSE, "Ridurre le emissioni di CO₂ dei trasporti – Quale progressi?", 2007, pagine 46-47.

¹² Briefing del Comitato Costruttori Francesi di Automobili « Qualità dell'aria: il contributo dell'automobile », maggio 2006, pagina 15.

presente Dichiarazione, nonché di promuovere la realizzazione di una guida per l'auto "verde" in dieci punti.

25. Promuovere le raccomandazioni definite nella presente Dichiarazione come rispondenti alle indicazioni della Convenzione Quadro sui Cambiamenti Climatici delle Nazioni Unite, del G8, dell'Organizzazione Mondiale del Turismo, del Forum Mondiale per l'Armonizzazione dei Regolamenti dei Veicoli nell'ambito dell'UNECE (Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite), dell'Agenzia Internazionale per l'Energia, del Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente, del Forum Internazionale dei Trasporti, e di altri importanti organismi internazionali.
26. Incoraggiare la partecipazione delle sue Regioni e dei Club membri a partecipare ad iniziative - come ad esempio il programma ECOTEST dell'ADAC/Fondazione FIA ed i programmi di addestramento alla guida ECODRIVING – destinate, la prima ad informare i consumatori, al fine di favorire l'acquisto di veicoli e componenti più puliti e più efficienti nei carburanti, e la seconda a promuovere un automobilismo efficiente dal punto di vista del carburante.
27. Valutare, nel corso dell'Assemblea Generale della FIA del 2010, i progressi compiuti sul piano dell'ambiente, dei cambiamenti climatici e del risparmio energetico nel settore automobilistico, alla luce delle raccomandazioni contenute nella presente Dichiarazione.

Allegato: 10 Punti per motori piú "verdi"

- 1. "Compra Verde"**
Controlla le performance ambientali (emissioni, consumi) prima di acquistare una nuova auto, il carburante ed altri componenti del veicolo che hanno impatto con l'ambiente.
- 2. Programma il tuo viaggio**
Pianificare con cura il percorso può evitare ritardi e deviazioni.
10 minuti di guida non necessaria su 1 ora di viaggio riducono del 14% il rendimento energetico del veicolo.
Per brevi spostamenti usa la bicicletta, il trasporto pubblico o vai a piedi.
- 3. Controlla la pressione dei pneumatici regolarmente**
Guidare con pneumatici la cui pressione è piú bassa di 50kPa (0,5 kg/cm²) può ridurre il rendimento energetico del veicolo del 2% nelle aree urbane e del 4% nelle aree suburbane.
- 4. Riduci i carichi trasportati ed evita di montare il portabagagli**
Guidare con un carico non necessario a bordo significa diminuire il rendimento energetico del veicolo, mentre utilizzare il portabagagli aumenta la resistenza aerodinamica.
- 5. Non riscaldare il motore della tua auto prima di partire**
Le auto di oggi non richiedono il riscaldamento del motore, eccetto in caso di clima freddo e di un lungo periodo di non utilizzo del veicolo. Partire lentamente è già sufficiente a riscaldare il motore.
- 6. Usa l'aria condizionata solo quando necessario**
Evita di regolare il condizionatore su temperature troppo basse.
- 7. Evita brusche accelerazioni e mantieni la tua velocità costante**
Parti senza brusche accelerazioni. (20 km/h in 5 secondi per un aumento dell'11% di risparmio energetico).
Mantieni una sufficiente distanza di sicurezza dal veicolo che ti precede, eviterai così brusche accelerazioni/ decelerazioni che riducono del 2% o del 6% il rendimento energetico del veicolo, rispettivamente nelle aree urbane e in quelle suburbane.
Usa le marce alte appena le condizioni di circolazione lo consentono.
- 8. Utilizza il freno motore**
Attraverso il freno motore, il rallentamento non avviene agendo sui freni, ma diminuendo il regime di rotazione dell'albero di trasmissione.
Rilasciando l'acceleratore quando intendi rallentare, puoi incrementare il rendimento energetico del veicolo del 2%.
- 9. Non tenere il motore acceso quando sei fermo**
Dieci minuti di motore acceso, in folle, fanno sprecare 130 cc (piú di un decimo di litro) di carburante. Spegni il motore quando puoi farlo in sicurezza, invece di tenerlo in folle.
- 10. Compensa le tue emissioni di CO₂**
Se non puoi ridurre l'uso della tua auto puoi però comperare "certificati" di compensazione delle emissioni di CO₂, equivalenti alla tua percorrenza annuale.

Nota esplicativa

Dichiarazione della FIA sulla qualità dell'aria, il cambiamento climatico ed il risparmio energetico nel settore automobilistico

La Dichiarazione fornisce un quadro complessivo della politica della FIA a livello globale sui seguenti temi: qualità dell'aria, cambiamento del clima ed economia del carburante nel settore automobilistico.

Vengono elencati una serie di principi, proposte ed azioni che la FIA ed i Club membri potrebbero utilizzare per il lancio di una campagna di sensibilizzazione "Auto Verdi".

La Dichiarazione contiene anche una Guida in Dieci Punti per un Automobilismo più "verde", che i Club potrebbero diffondere tra i loro soci.

Nel corso del 2008 si prevede inoltre la pubblicazione di un rapporto più dettagliato sulla presente Dichiarazione, forse in coincidenza con la Giornata Mondiale dell'Ambiente.

La Dichiarazione si compone di tre parti:

I paragrafi in cui vengono esposte le premesse

Riassumono gli ultimi sviluppi politici riguardanti in particolare il cambiamento climatico. Questi comprendono le ultime valutazioni dell'IPCC e le più recenti decisioni adottate dai Paesi industrializzati del G8, prima della Conferenza sulla convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici che si terrà a Bali, in Indonesia, nel mese di dicembre 2007.

I paragrafi dedicati alle Raccomandazioni

Definiscono alcuni principi chiave, come ad esempio il rapporto costi/efficacia, un'equa ripartizione degli oneri etc. Seguono poi delle specifiche proposte che la FIA tratterà direttamente con le organizzazioni internazionali interessate, o che i Club membri potranno sottoporre ai governi nazionali, se lo riterranno opportuno.

La gran parte delle raccomandazioni riflette le posizioni attuali di politica generale, già espresse dalla FIA nell'ambito di precedenti dichiarazioni politiche sul tema del cambiamento

climatico, delle emissioni e della qualità del carburante. Una nuova proposta mira a supportare un obiettivo globale, anche se non vincolante, in tema di risparmio del carburante, che consiste nel raggiungere un'emissione di 140 g di CO₂/km per le vetture passeggeri (e similmente per i veicoli commerciali leggeri e pesanti). Questi standard globali potrebbero essere adottati dal WP 29 dell'UNECE e svolgere la funzione di obiettivo globale per l'efficienza del carburante in tutti i veicoli a motore nuovi.

Attualmente Cina, UE, Giappone ed USA dispongono già di vari parametri per l'economia del carburante, ma essi vengono applicati in modo più o meno severo, a seconda dei Paesi. Visto il cambiamento climatico in corso e considerato che la necessità di risparmiare il carburante rappresenta ormai una sfida globale, sarebbe utile dotarsi di un parametro internazionale, al quale tutti possano riferirsi. Le case costruttrici già producono vetture che migliorano l'obiettivo di 140 g di CO₂/km e questo rappresenterebbe un modo per misurare i progressi compiuti dal parco veicoli in tutto il mondo. Auspicabilmente tale obiettivo potrebbe servire come base per un futuro sistema di scambi dei permessi per le emissioni di carbonio, attraverso il quale le case costruttrici che possono migliorare il limite di 140 g di CO₂/km potrebbero scambiare permessi con quelle che invece non hanno questa capacità. Gli standard suggeriti richiederebbero anche nuovi cicli di test internazionali che sono stati presi in considerazione dal WP 29 dell'UNECE e che, se adottati, dovrebbero riflettere con maggiore esattezza le reali condizioni di guida nel mondo. Altre raccomandazioni si riferiscono all'OBD (sistemi diagnostici di bordo), agli pneumatici, al ricambio del parco veicoli, ai carburanti senza piombo e senza zolfo, alle etichette ecologiche, alla gestione del traffico, agli incentivi fiscali e alla guida eco-compatibile.

I paragrafi in cui vengono riportate le decisioni da adottare

Evidenziano le misure che dovranno essere prese dalla FIA e dai suoi Club membri per supportare la Dichiarazione e le raccomandazioni politiche in essa contenute.

Dichiarazione dell'Assemblea Generale della FIA

Dichiarazione della FIA sulla qualità dell'aria, il cambiamento climatico ed il risparmio energetico nel settore automobilistico

Per assicurare che le azioni suggerite abbiano un seguito, la Segreteria della FIA preparerà del materiale informativo per la campagna che possa essere utilizzato dai Club, un rapporto basato sulla Dichiarazione - che indichi le tematiche di interesse per i politici e per il pubblico in generale - e, se possibile, dei sondaggi di opinione realizzati dai Club. Le riunioni internazionali seguenti affrontano alcune delle tematiche analizzate nella Dichiarazione:

- Riunione dei Ministri del Turismo sul cambiamento climatico, organizzata dall'OMT (Organizzazione Mondiale del Turismo) – Londra, 13 novembre 2007
- Forum Mondiale per l'Armonizzazione dei Regolamenti dei Veicoli (WP 29 dell'UNECE), Tavola Rotonda sulla qualità del carburante – Ginevra, 15 novembre 2007
- Conferenza internazionale del G8 sulle vetture eco-compatibili – Dresda, 19-20 novembre 2007
- Agenzia Internazionale dell'Energia (AIE), Workshop sulla guida eco-compatibile – Parigi, 22-23 novembre 2007
- Conferenza delle Parti della Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sul cambiamento climatico (UNFCCC) – Bali, 3-14 dicembre 2007
- Sessione Ministeriale del Forum Internazionale dei Trasporti – “Il Trasporto e l'Energia: la sfida del cambiamento climatico” – Lipsia, 28 maggio-30 giugno 2008
- Giornata Mondiale dell'Ambiente, 5 giugno 2008

Fonti

Le principali fonti di informazione della Dichiarazione sono le seguenti:

- Summit del G8 di Heligendamm
<http://www.g-8.de/Webs/G8/EN/Homepage/home.html>
- Agenzia Internazionale dell'Energia (AIE)
<http://www.iea.org/>
- Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sul cambiamento climatico (UNFCCC)
<http://unfccc.int/2860.php>
- Gruppo intergovernativo di esperti sull'evoluzione del clima (GIEC)
<http://www.ipcc.ch/>
- Organizzazione Mondiale del Turismo delle Nazioni Unite (OMT)
<http://www.unwto.org/index.php>
- Collaborazione per carburanti e veicoli puliti dell'UNEP
<http://www.unep.org/PCFV/>
- Forum Internazionale dei Trasporti (FIT)
<http://www.internationaltransportforum.org/>
- Conferenza 2007 sulle vetture eco-compatibili
<http://www.bmvbs.de/en/artikel-,1872.990665/3rd->
- International-Environmenta.htm
- Forum Mondiale per l'Armonizzazione dei Regolamenti dei Veicoli (WP 29)
<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

Dichiarazione dell'Assemblea Generale della FIA

Dichiarazione della FIA sulla qualità dell'aria, il cambiamento climatico ed il risparmio energetico nel settore automobilistico

Contattaci

FIA

8, Place de la Concorde

75008, Paris

France

Richard Woods

FIA Director of Communications

Tel +33 1 43 12 58 14

Fax +33 1 43 12 58 19

Email rwoods@fiacommunications.com

www.fia.com



FIA Communications

8 Place de la Concorde . 75008 . Paris . France
Tel: +33 (0)1 43 12 58 15 Fax: +33 (0)1 43 12 58 19