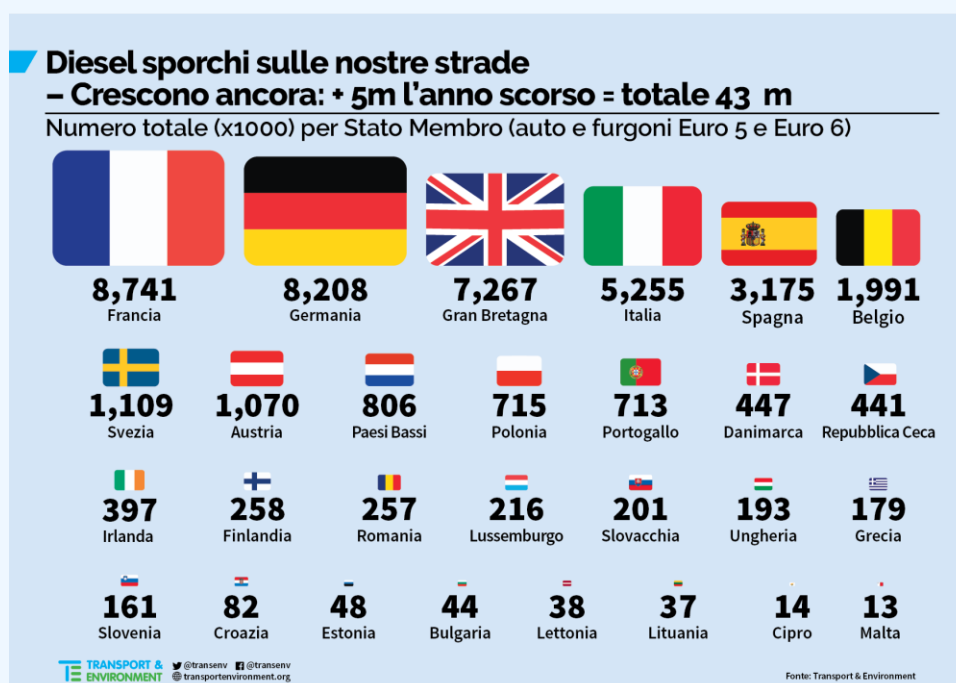


Sintesi

Questo rapporto segna il terzo anniversario dallo scandalo Dieselgate. Mentre lo scandalo ha avuto inizio quando gli organi di controllo statunitensi hanno rivelato l'imbroglio nei test nelle emissioni di ossidi di azoto da parte della Volkswagen, esso si è diffuso rapidamente a livello globale quasi ad ogni casa automobilistica e ad ogni paese nel quale le automobili diesel sono vendute. Le verifiche successive hanno dimostrato che non sono solo i test sulle emissioni dei diesel ad essere manipolati: la benzina, i test sulla CO₂ e persino quelli che riguardano i sistemi di sicurezza vengono manipolati.

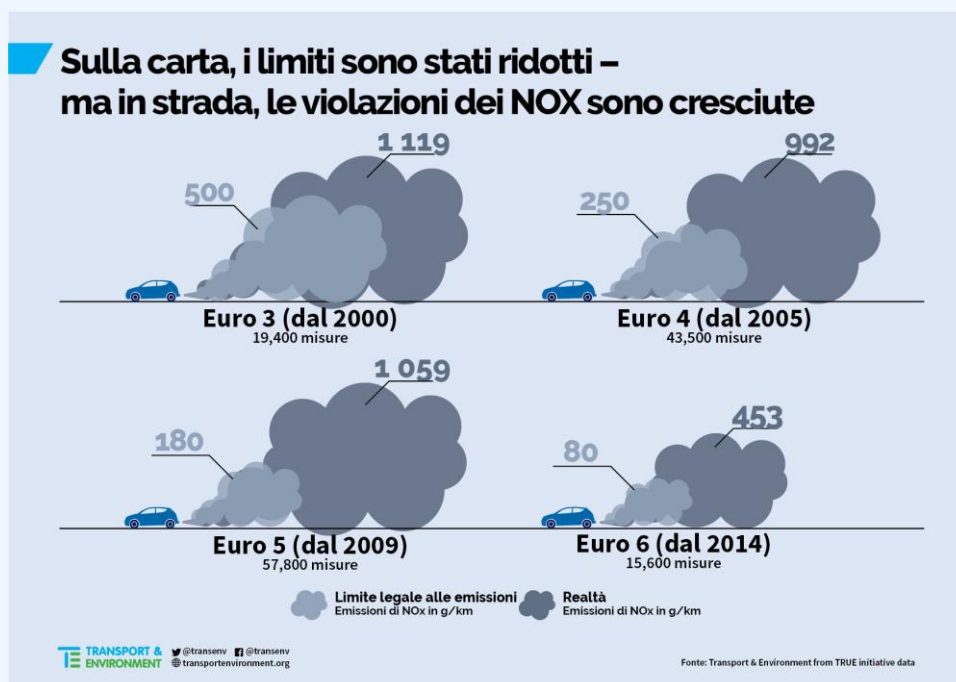
Quando lo scandalo è scoppiato nel 2015, c'erano 29 milioni di automobili diesel gravemente inquinanti in strada. Dopo 3 anni, il numero di auto sporche sulle strade europee è, oggi, ancora in aumento. Questo rapporto stima che siano ora 43 milioni. Fra questi: 8,7 milioni in Francia; 8,2 milioni in Germania; 7,3 milioni nel Regno Unito e 5,3 milioni in Italia. Molte di queste auto vengono ora esportate verso i paesi dell'Est e in Africa. Se l'Europa non agirà, le auto diesel con le emissioni più elevate inquineranno le città del mondo, accorciando le vite degli abitanti di queste.



Questo rapporto dimostra che, a dispetto di 25 anni di legislazione sulla riduzione delle emissioni, la riduzione nelle emissioni di ossidi di azoto dei diesel è stata minima. Nuovi dati di telerilevamento raccolti grazie a oltre 700.000 monitoraggi delle emissioni su strada delle auto, raccolti fra il 2011 e il 2017, mostrano che le auto a benzina più vecchie di 12 anni e praticamente tutti i diesel sono molto inquinanti, con quasi nessuna riduzione delle emissioni di NOx su strada per le auto prodotte fra il 1996 e il 2015.

Le emissioni medie di NOx delle auto diesel da Euro 2 a Euro 5 sono comprese tra i 1.000 mg/km e i 1.150 mg/km. L'introduzione del regolamento Euro 6 nel settembre 2014 ha oltre che dimezzato le emissioni di NOx che in media sono pari a 450 mg/km, ma queste sono, comunque, ancora 5 volte oltre il limite consentito. Questo indica che vietare i vecchi diesel non è né equo né giustificabile dato che molti modelli Euro 6, su strada, non sono meglio degli Euro 2. Il 10% delle peggiori auto diesel Euro 6 in circolazione contribuisce al 25% dell'inquinamento causato dai modelli Euro 6. Le città dovrebbero vietare tutti i modelli inquinanti piuttosto che adottare i divieti per classi Euro e, per farlo, utilizzare i dati del telerilevamento e il database dell'iniziativa TRUE.

Per le auto a benzina, vi è una relazione fra livelli emissivi e età del veicolo, ma - come per le auto diesel - non tutti i modelli si degradano alla stessa velocità. Questo suggerisce che serve avere un obiettivo più efficace nel vietare la circolazione delle auto a benzina più vecchie e inquinanti.



L'affermazione dell'industria automobilistica secondo cui il Dieselgate è ormai storia e i nuovi modelli Euro 6 conformi al nuovo standard RDE (Real Driving Emissions) sarebbero non inquinanti è una generalizzazione errata. Una piccola parte dei nuovi modelli ha emissioni entro i limiti, ma molti no, in particolare quando sono in strada. Nuovi test di T&E mostrano che una Honda Civic diesel del 2018 rispetta il limite per i NOx quando viene guidata nel corso dei test di legge, ma le emissioni tossiche aumentano di 9 volte quando viene guidata su strade di collina, o con accelerazioni più tipiche e velocità più rapide che sono rappresentative di una guida normale. Allo stesso modo, le emissioni di particolato di una Ford Fiesta sono risultate più che doppie rispetto al limite durante la guida tipica di un automobilista, nonostante questa fosse dotata di un filtro antiparticolato per benzina. Anche una Opel Adam a benzina è risultata avere emissioni di monossido di carbonio molto più elevate del limite. Le auto vengono progettate per superare un test normativo piuttosto che per avere emissioni ridotte in strada. E' necessario modificare i test rendendo molto meno restrittivo l'ambito e le modalità in cui può avvenire la guida.

La manomissione del filtro antiparticolato per i diesel (FAP) e l'uso di FAP difettosi e inefficaci è un problema diffuso in tutta Europa,¹ che causa il rilevante aumento delle emissioni di particolato su strada dai veicoli diesel. Per questo, Transport & Environment ha condotto un'indagine su oltre 1.300 taxi diesel in 8 città dell'UE per vedere come i FAP – ai quali si riconosce la capacità di eliminare la fuliggine dalle emissioni dei diesel – funzionino in pratica. La ricerca ha dimostrato che circa il 4% delle auto Euro 5 e 6 produce emissioni di particolato elevatissime – nonostante i FAP siano obbligatori. Il solo 4% delle auto con emissioni di particolato non adeguatamente monitorate comporta un aumento del 75% delle emissioni di particolato da tutti i veicoli diesel. Questo dimostra che la manomissione dei veicoli, i guasti dei sistemi di trattamento dei gas di scarico, così come l'invecchiamento dell'automobile hanno un impatto sproporzionato sul complesso delle emissioni inquinanti.

¹ T&E, [How to tackle the illegal diesel filter removal 'industry' in Belgium and beyond](#), Luglio 2017 & BBC News, ['Thousands' driving without crucial diesel filters](#), Ottobre 2017

Un ulteriore problema che riguarda i FAP è che questi devono essere regolarmente rigenerati. **Questo comporta l'emissione di moltissime particelle più piccole e addirittura dannose** del cosiddetto black carbon, ovvero il particolato carbonioso e dei composti solforati. Destano preoccupazioni anche i molti inquinanti completamente privi di regolamentazione come il benzene, i composti carbonilici e gli idrocarburi policiclici aromatici (IPA) e le sostanze cancerogene come il benzo-alfa-pirene.

Il rapporto indica che le auto con motore a combustione interna non erano pulite in passato e non lo sono oggi. Le aspettative che i nuovi limiti e test Euro 6 abbiano risolto i problemi delle emissioni **delle auto non sono supportati dall'evidenza e, conseguentemente, i livelli degli inquinanti atmosferici non miglioreranno come avremmo sperato**. Per ripulire l'aria in Europa e aiutare milioni di cittadini che soffrono gli effetti dell'**inquinamento sulla loro salute è necessario mettere in atto un programma in sette fasi che comprenda:**

1. il riportare entro i limiti di legge le emissioni di 43 milioni di automobili e furgoni diesel molto inquinanti oggi in strada in tutta l'UE;
2. azioni per impedire la vendita e l'uso di automobili molto inquinanti che non sono state adeguatamente riparate;
3. supporto per le città nella progettazione di politiche di restrizione all'accesso ai veicoli urbani a seconda di quanto reso opportuno delle circostanze locali, la salute pubblica e l'ambiente, aiutandole a individuare TUTTI i veicoli gravemente inquinanti utilizzando il telerilevamento;
4. far sì che le case automobilistiche contribuiscano a creare un fondo per l'aria che contribuisca a ad aiutare le città di tutta Europa a soddisfare gli standard di qualità dell'aria dell'UE: 10 euro per ogni nuova auto venduta ammonterebbe a oltre 150 milioni di euro all'anno;
5. la riforma del regolamento RDE deve essere più rappresentativa del modo in cui le automobili sono realmente utilizzate e guidate;
6. **il passare all'adempimento alle norme UE sulle emissioni dei veicoli in base alle prestazioni delle auto durante l'intero ciclo di vita, con prove di conformità durante l'uso da parte di soggetti indipendenti e il rafforzamento di ispezioni tecniche periodiche;**
7. un nuovo limite alle emissioni Euro 7.

Questo rapporto dimostra in maniera esauriente che, anche oggi, non tutte le nuove auto sono poco inquinanti e che, inoltre, con l'invecchiamento le emissioni si aggraveranno notevolmente. **Se non verranno prese ulteriori misure, l'aria delle nostre città rimarrà velenosa. Vi è un ampio spazio di manovra al fine di ridurre le emissioni dei motori a combustione, ma ciò richiederà standard di emissione molto più incisivi che coprano più inquinanti, test più realistici e un sistema di verifica molto più robusto durante la vita dei veicoli.** Tuttavia, questo rapporto mostra anche che mentre le emissioni dei motori a combustione interna possono essere ulteriormente abbassate, questi continueranno ad emettere gas tossici che danneggeranno la nostra salute. Le auto a motore continueranno inoltre ad emettere emissioni di anidride carbonica. Di conseguenza, la transizione verso una mobilità a emissioni zero richiederà uno spostamento verso la tecnologia a zero emissioni e l'elettromobilità.