

Auto (legalmente) più inquinanti dal 2017



L'Europa "tradisce" la COP21? Il Parlamento continentale da via libera al raddoppio delle soglie di emissioni nocive dei motori diesel.

L'assemblea dei deputati all'Europarlamento, nella sessione plenaria di ieri, ha votato contro la proposta di porre il veto a **un progetto della Commissione Europea che**

alza i limiti di tolleranza per le emissioni di ossidi di azoto dei motori diesel degli autoveicoli.

Il contesto generale è quello del **dieselgate**, lo scandalo che ha coinvolto alcune case automobilistiche rivelando che i test per verificare le emissioni dei nuovi modelli erano condotti in condizioni particolarmente favorevoli, tanto da far risultare le auto meno inquinanti di quanto poi fossero in condizioni d'uso normale. Da quel momento

in sede di Commissione Europea si è lavorato per stabilire nuove procedure per test più veritieri da imporre ai produttori. Ne è scaturito un progetto in quattro fasi, il pacchetto

RDE (Real Driving Emissions) che però

prevede di agevolare la transizione verso controlli più stringenti, consentendo per i primi anni ai produttori di superare i limiti (rivelatisi teorici) delle emissioni dei motori. In particolare il

nuovo limite consentito

sarà del 110% superiore all'attuale standard Euro 6 per i nuovi modelli da settembre 2017 e per i nuovi veicoli da settembre 2019; successivamente i limiti si abbasseranno di nuovo fino a consentire un aumento del 50% rispetto a quelli attuali, per i nuovi modelli da gennaio 2020, e per i nuovi veicoli da gennaio 2021.

"

L'aumento temporaneo dei limiti - si legge in una nota ufficiale dell'Europarlamento

- è giustificato dalla necessità di considerare i dubbi tecnici relativi all'uso dei nuovi dispositivi portatili di misurazione delle emissioni (PEMS), così come i limiti tecnici per il miglioramento, nel breve termine, della performance, in condizioni reali di guida, del rilevamento delle emissioni per le autovetture a diesel attualmente prodotte."

Il progetto ha ovviamente suscitato l'opposizione di associazioni ambientaliste e forze politiche del Parlamento Europeo che contestano l'opportunità di **norme che vanno in direzione contraria a una riduzione delle emissioni nocive**, percepita ormai come un'urgenza in tutto il mondo, anche in seguito alle

[decisioni della recente COP21](#)

che le concessioni favoriranno un'industria, quella automobilistica, che ha dimostrato di non avere a cuore la sostenibilità, l'ambiente e la salute dei cittadini.

Per correggere la rotta, la

Commissione Ambiente del Parlamento Europeo ha presentato all'assemblea una [proposta di risoluzione](#) per porre il veto al progetto della Commissione Europea. Nelle motivazioni

della risoluzione si puntualizzano i pericoli legati agli ossidi di azoto: "

Sono uno dei principali agenti inquinanti atmosferici che causano, fra l'altro, cancro ai polmoni, asma e numerose malattie respiratorie"; pochi dubbi anche sulle cause: "Le emissioni dei veicoli diesel sono una delle fonti principali di NOx (gli ossidi di azoto, ndr.) nelle zone urbane in Europa"; il documento agita infine lo spettro delle conseguenze: "Recenti indagini sull'inquinamento atmosferico a cura dell'Agenzia Europea dell'Ambiente (AEA), attribuiscono 75.000 morti premature alle emissioni di NO2 in Europa e mostrano che il 93% di tutti i casi di superamento dei limiti avviene nei pressi delle strade".

I deputati europei hanno però respinto, seppur con una risicata maggioranza, la proposta di veto: 323 voti contrari (per lo più del gruppo dei Popolari), 317 in favore (in maggioranza Verdi e Socialisti) e 61 astensioni.

Il progetto RDE va dunque avanti nel proprio iter: "

Accolgo con favore la decisione responsabile della Plenaria che permetterà di proseguire con la nuova procedura RDE, al fine di abbattere le emissioni di NOx delle automobili che, al momento, sono dal 400 al 500% oltre i limiti ufficiali - ha dichiarato il

Presidente della Commissione Ambiente Giovanni La Via (PPE, IT), tra i difensori del provvedimento nonostante la proposta di veto sia stata presentata proprio dalla sua commissione

-
Abbiamo evitato incertezze, perché l'industria deve ora soddisfare scadenze rigorose, ma sostenibili. In Europa, avremo una migliore qualità dell'aria per i nostri cittadini senza perdere posti di lavoro".

Di segno opposto i commenti delle associazioni in difesa dell'ambiente: "

Quello che è avvenuto a Bruxelles è veramente assurdo e grave - ha dichiarato

Stefano Ciafani, direttore generale di Legambiente -

è una scelta che va deliberatamente contro l'ambiente e la salute dei cittadini ed è solo a favore delle lobby automobilistiche. [...] Prevedere un raddoppio dei limiti delle emissioni per gli ossidi di azoto (NOx) dei veicoli a diesel, che ora passeranno da 80 mg/Km ad oltre 160 mg/Km fino al 2021, significa premiare i furbi a discapito dell'innovazione e della qualità sulle quali le case automobilistiche dovrebbero puntare".

Link:

<http://www.earthday.it/Citta-e-trasporti/Auto-legalmente-piu-inquinanti-dal-2017>