16 maggio 2017 15:53

Emissioni vetture diesel: 38.000 morti nel 2015 per non rispetto delle norme

di Redazione



Pubblicato lunedi' 15 maggio sulla rivista scientifica Nature, uno studio mostra che un terzo dei veicoli pesanti e piu' della meta' dei veicoli leggeri in circolazione, emettono molto piu' ossido d'azoto (NOx) rispetto a quanto concesso dai diversi limiti regolamentari ai quali sono in teoria sottomessi. Lo studio fa sapere anche che questi eccessi di emissioni sono stati responsabili di circa 38.000 morti premature nel 2015, essenzialmente nei Paesi dell'Unione Europea, in Cina e in India.

Il gruppo degli ossidi di azoto, dei gas particolarmente nocivi per l'uomo e l'ambiente, comprendono anche il monossido d'azoto e il diossido d'azoto. Quest'ultimo e' quaranta volte piu' tossico che il monossido di carbone (CO), ugualmente presente nei gas dei tubi di scappamento.

Software truccati

Nel 2015, quando lo scandalo Volkswagen e' scoppiato, il costruttore tedesco ha riconosciuto di utilizzare dal 2008 dei software truccati per abbassare artificialmente le misure di emissioni di NOx di undici milioni dei suoi veicoli per soddisfare i test di omologazione.

Partita dagli Usa, l'ondata di rivelazioni si e' in seguito estesa all'Europa e ad altri costruttori. In Francia, oltre che per VW, la giustizia ha avviato indagini su Renault, PSA e Fiat-Chrysler per "falso sulla qualita' sostanziale e i controlli effettuati, con l'aggravante della conseguenza di rendere i mercati pericolosi per la salute dell'omo".

Gli inquirenti dovranno pertanto prendere in seria considerazione lo studio pubblicato da Nature, commissionato dal Consiglio internazionale per un trasporto pulito (ICCT), l'organizzazione non governativa all'origine dello scandalo VW. Nel 2013, l'istituzione, basata a Washington, aveva testato le emissioni di NOx in condizioni reali di tre veicoli, ed aveva constatato che due modelli VW andavano largamente oltre le norme americane.

Per l'articolo pubblicato su Nature, la ONG si e' accordata con l'Environmental Health Analytics (EHA) -una societa' che consiglia essenzialmente l'Agenzia americana per l'ambiente- e con l'Universita' del Colorado.

Un terzo dei veicoli pesanti ne e' coinvolto

Essa si e' interessata agli undici piu' grossi mercati automobilistici -Unione Europea, Usa, Cina, India, Russia, Australia, Brasile, Messico, Canada, Giappone e Corea del Sud- che concentrano piu' delll'80% delle vendite mondiali di nuovi veicoli diesel. Lo studio passa al microscopio non solo le performance di vetture private, ma anche quelle di veicoli pesanti venduti fino al 2015, ultimo anno per il quale gli autori hanno potuto beneficiare di tutti i dati.

L'indagine indica che, in condizioni normali di guida, l'insieme dei veicoli diesel hanno emesso, nel 2015, 13,2 milioni di tonnellate di NOx, cioe' 4,6 milioni in piu' rispetto agli 8,6 milioni stimati sulla base delle misurazioni effettuate in laboratorio. A livello planetario, questo significa che un quarto dei veicoli leggeri (privati, utilitarie, furgoncini) ed un terzo dei veicoli pesanti (camion, bus) vanno oltre gli standard regolamentari.

Aumentando questi dati, estratti da una trentina di lavori scientifici prodotti nel corso degli ultimi cinque anni, con degli studi epidemiologici, gli autori arrivano alla conclusione che questi eccessi di emissioni di ossido d'azoto -che sono i maggiori precursori delle particelle fini PM 2,5 e dell'ozono- sono oggi responsabili di circa 38.000 decessi prematuri: malattie cardiovascolari cerebrali, infarti o cancri al polmone. E che questo conteggio macabro arrivera' a 174.000 morti nel 2040 se i governi non adotteranno misure piu' strette di controllo.

Singolarita' dell'Europa

In Europa, gli eccessi di NOx sono anche associati a 11.500 decessi nel 2015, 6.900 dei quali sono imputabili alle vetture e 4.600 ai camion e bus.

L'UE e' la sola regione al mondo dove la mortalita' indotta dai veicoli leggeri e' superiore a quella causata dai veicoli pesanti. "Ci sono due motivi principali per questa singolarita', spiega Susan C.Anenberg, coautrice dello studio e fondatrice della EHA. La grande flotta di vetture private circolanti a diesel (piu' di 8 milioni di vendite nel 2016) e la mancanza di test importanti sulle emissioni in vere condizioni di guida".

In seguito al dieselgate, la Commissione europea ha deciso di rendere piu' selettiva la sua norma su Euro6 obbligando i costruttori, a partire da settembre, a sottomettersi a dei test in condizioni reali di guida e non piu' solo in laboratorio. Tuttavia, essi possono ancora soprassedere fino al 2019 per 2,1 oltre la concentrazione autorizzata (80 mg di NOx al chilometro). A partire dal 2020, questo "fattore di conformita'" deve essere abbassato ad 1,5 con l'entrata in vigore di un nuovo metodo di omologazione su strada chiamato "Real Drive Emission" (RDE).

Gli autori dello studio stimano che bisognera' andare ancora oltre. In Europa, dei test forti in condizioni reali di guida combinati a controlli piu' stretti dei metodi di trucco, potrebbero far passare il livello di emissioni reali di NOx di quattro volte il limite a 1,2, cioe' una riduzione del 70%", rileva Susan C.Anenberg.

In questo modo, estendere i test RDE a tutte le regioni del mondo ed ai veicoli pesanti "potrebbe quasi eliminare le emissioni reali di NOx dei veicoli diesel, e questo permetterebbe di evitare 174.000 decessi legati all'inquinamento dell'aria e di economizzare tre milioni di anni di vita nel mondo entro il 2040", nota Ray Minjares, coautore dell'articolo e responsabile del programma Clean Air all'ICCT.

…..

(articolo di Stéphane Mandard, pubblicato sul quotidiano Le Monde del 16/05/2017)