

La misurazione dell'inquinamento atmosferico su strada generato dalle automobili

Benché negli ultimi decenni le emissioni di inquinanti atmosferici generati dal settore dei trasporti siano notevolmente diminuite, gli attuali livelli hanno ancora effetti negativi sulla salute e sull'ambiente. In un regolamento di esecuzione su nuovi test che meglio riflettano le emissioni reali su strada, la Commissione fissa limiti più elevati rispetto alle norme vigenti, ma inferiori agli attuali livelli di emissioni. Per la tornata di gennaio è prevista la presentazione di una proposta di risoluzione che blocchi il progetto della Commissione.

Contesto

Sebbene negli ultimi decenni il settore dei trasporti nell'Unione europea (UE) abbia notevolmente ridotto le proprie emissioni di inquinanti atmosferici, nel 2013 esso ha generato il 46% delle emissioni di ossidi di azoto (NO_x) e circa il 14% delle emissioni di particolato nell'UE, secondo quanto riportato dall'[Agenzia europea dell'ambiente](#) (AEA). A questi due agenti inquinanti sono legati effetti negativi sulla salute, sull'ambiente e sul clima. L'AEA stima che ogni anno 72 000 morti premature nell'UE-28 siano attribuibili al NO₂ e 403 000 al particolato. Secondo la [Commissione europea](#), i costi sanitari complessivi provocati dall'inquinamento dell'aria nell'UE sono compresi tra i 330 e i 940 miliardi di euro all'anno.

I limiti di emissione per i NO_x, per il particolato e per altri agenti inquinanti sono fissati dal [regolamento sull'Euro 5 e 6](#). Tuttavia, nel 2013 il Centro comune di ricerca (JRC) della Commissione ha rilevato che le emissioni di NO_x delle automobili a diesel (che corrispondono all'80% delle emissioni di NO_x generate dal settore dei trasporti) erano all'incirca da due a cinque volte superiori rispetto alle relative norme di omologazione, così come misurate in condizioni di laboratorio. Tale problema è stato messo in evidenza nel recente [caso VW](#). L'AEA osserva che tale discrepanza spiega in parte la ragione per cui le emissioni di NO_x non sono diminuite tanto quanto era stato previsto alla luce dell'aumento della severità delle norme Euro dalla loro introduzione nel 1992 (quando il limite di emissione per i NO_x era pari a 970 mg/km). Le concentrazioni di NO_x in Europa superano regolarmente le norme dell'UE relative alla qualità dell'aria, e gli obiettivi dei [massimali nazionali di emissione](#) di NO_x del 2010 non sono stati raggiunti in sei Stati membri.

Emissioni in condizioni reali di guida

Nel 2011 la Commissione europea ha istituito un gruppo di lavoro con il compito di sviluppare test che riflettano meglio le emissioni reali su strada. Nell'ottobre 2015 i rappresentanti degli Stati membri hanno espresso un parere positivo su un [progetto di regolamento della Commissione](#) che introduce test sulle emissioni in condizioni reali di guida, mediante sistemi portatili di misurazione, a partire dal settembre 2017 per i nuovi tipi di veicoli (dal settembre 2019 per tutti i nuovi veicoli). Il progetto di regolamento stabilisce i limiti che i NO_x non devono superare sulla base dei limiti di emissione Euro 6 (80 mg/km) moltiplicati per un "fattore di conformità". A partire dal 2017 tale fattore è fissato a 2,1 (consentendo 168 mg/km), ai fini di una graduale riduzione del divario tra le emissioni di omologazione e quelle su strada. Dal 2020 in poi il fattore sarà pari a 1,5 (consentendo 120 mg/km), lasciando un margine per eventuali errori di misurazione. Sia il Parlamento sia il Consiglio hanno la facoltà di bloccare l'adozione del progetto di regolamento di esecuzione della Commissione.

Obiezione del Parlamento europeo

In una [proposta di risoluzione](#) adottata il 14 dicembre 2015, la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare si è opposta al progetto di regolamento della Commissione sulla base del fatto che esso introdurrebbe di fatto una deroga generalizzata ai limiti di emissione applicabili e sarebbe pertanto incompatibile con l'obiettivo e il contenuto del regolamento di base. La proposta esorta inoltre la Commissione a presentare senza indugio un nuovo progetto, al più tardi entro aprile 2016. La votazione in Aula sulla risoluzione è prevista per gennaio.

Le parti interessate hanno espresso opinioni divergenti. L'associazione del settore automobilistico [ACEA](#) sottolinea che sarà estremamente difficile ottemperare ai limiti massimi stabiliti, con serie implicazioni di carattere economico per i produttori e conseguenze sulla riduzione di CO₂. L'ONG ambientalista [ClientEarth](#) sostiene che la determinazione dei limiti proposti costituisce una decisione politica, non tecnica, ed esorta a fissare il fattore di conformità a un valore non superiore a 1,3.