

LETTERA ALLA UE

Allarme tedesco
sui motori diesel:
«Milioni di auto
sono a rischio»

Alberto Annicchiarico — a pag. 19

Industria e ambiente

Il ministro dei Trasporti
Volker Wissing scrive
alla Commissione Ue

Alla Corte di Giustizia
un caso che vale 8 milioni di
veicoli soltanto in Germania

Alberto Annicchiarico

Milioni di europei appiedati per fermare le emissioni nocive delle loro auto? Il ministro dei Trasporti tedesco, Volker Wissing, teme che una rilettura del rispetto dei limiti di inquinamento nell'Unione Europea possa portare ad uno stop per otto milioni di veicoli diesel soltanto in Germania. Più, probabilmente, altre decine di milioni nel resto dell'Unione. Attualmente è in corso un procedimento presso la Corte di giustizia europea e Wissing ha chiesto chiarimenti alla presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen, in quanto la Commissione ha preso una precisa posizione nel procedimento, ovvero che i valori limite si applichino per ogni situazione di guida. Nella lettera indirizzata a von der Leyen, Wissing fa riferimento a una richiesta di interpretazione del diritto Ue della Corte regionale di Duisburg. Il caso riguarda il rispetto dei limiti di emissione per i veicoli diesel Euro 5. Secondo la normativa Ue, i valori delle sostanze

**Il problema riguarda
il rispetto dei limiti di
emissione per i veicoli
Euro 5: circa 50 milioni
di auto in tutta Europa**

inquinanti devono essere rispettati nei centri di test nelle cosiddette condizioni di prova Nedc (New European Driving Cycle). Per l'omologazione di nuovi veicoli, a partire dallo standard Euro 6d-Temp (valido da settembre 2017 e seguito dallo standard definitivo Euro 6d, in vigore da gennaio 2020 e per tutte le nuove immatricolazioni da gennaio 2021, ndr) è in vigore la cosiddetta procedura Rde (Real-Driving Emissions), che può essere utilizzata per mappare determinate condizioni reali oltre al ciclo di prova.

Questo test è stato introdotto nell'Unione Europea come parte del processo di omologazione dei veicoli. L'introduzione è avvenuta in quattro pacchetti, tra il 2015 e il 2018. Ogni pacchetto ha introdotto nuovi elementi e requisiti, come i fattori di conformità per gli ossidi di azoto (NOx) e il numero di particelle (PN), nonché l'inclusione delle emissioni a freddo.

Il test Rde utilizza sistemi portatili di misurazione delle emissioni (Pems) che raccolgono dati durante un viaggio di prova. Un viaggio di prova valido deve includere una varietà di condizioni di guida, come percorsi urbani, rurali e autostradali, con specifici intervalli di durata, velocità e altitudine. Ad esempio, un viaggio valido deve durare tra i 90 e i 120 minuti e coprire almeno 16 km in ciascun tipo di percorso (urbano, rurale e autostradale).

L'obiettivo principale di questa procedura è ridurre il divario tra le emissioni misurate in laboratorio e quelle effettivamente emesse durante la guida reale. Una denuncia dell'ICCT (International Council on Clean

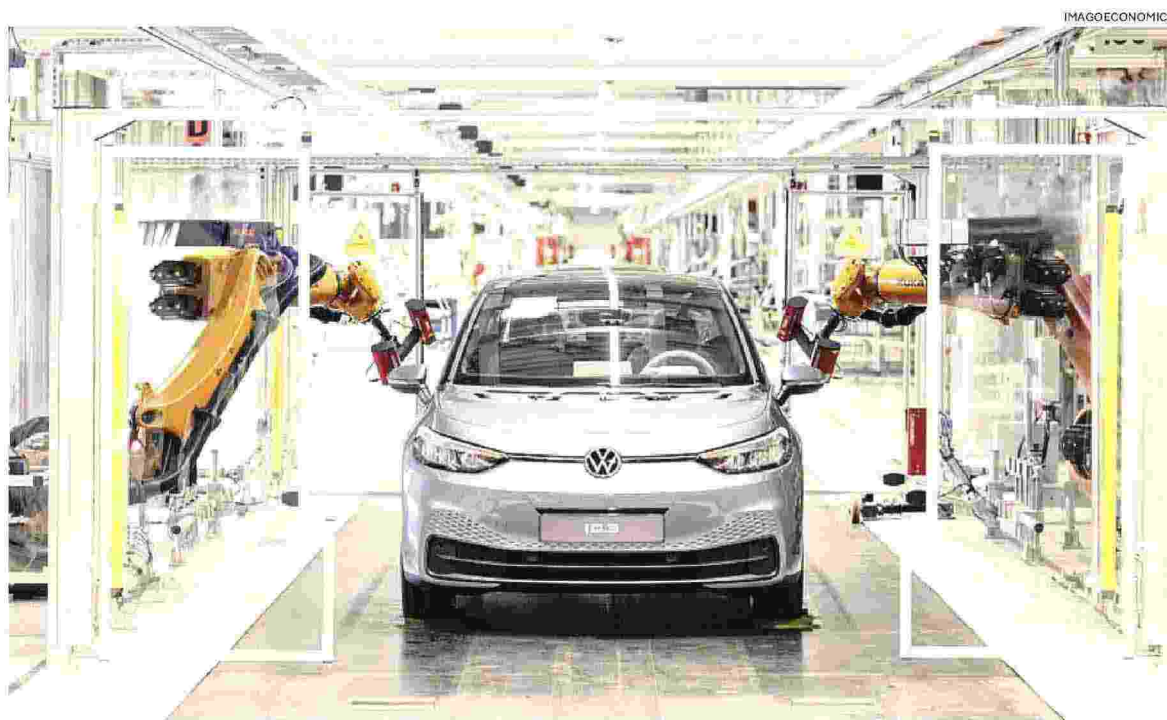
Transportation) nel marzo 2023 aveva riportato in auge gli spettri del Dieselgate: ovvero l'uso di dispositivi di manipolazione delle emissioni (defeat devices). L'ICCT è un'organizzazione indipendente che ha avuto un ruolo cruciale nello scandalo del 2015 negli Stati Uniti, che ha portato a multe e sanzioni per decine di miliardi. Trenta solo a Volkswagen.

Per come descritto dall'agenzia tedesca Dpa, la Commissione Ue ha ora preso posizione, nel procedimento giudiziario, nel senso che i valori limite delle sostanze inquinanti si applichino anche al di fuori delle «condizioni operative e ambientali» della procedura e per ogni situazione di guida. Ciò significherebbe che i valori limite dovrebbero essere rispettati anche durante la cosiddetta guida a pieno carico con pendenza. «In base allo stato attuale della tecnologia, questo non è fattibile e rappresenterebbe quindi un requisito retroattivo irrealizzabile per i veicoli attualmente in circolazione», scrive Wissing. Tutte le autorizzazioni Euro 5 verrebbero messe in discussione. Non si escludono conseguenze anche per i veicoli conformi allo standard di emissioni Euro 6.

«Milioni di veicoli rischiano quindi di essere messi fuori servizio», è l'avvertimento del ministro tedesco. Solo in Germania sarebbero interessati 4,3 milioni di veicoli diesel Euro 5 e forse 3,9 milioni di veicoli Euro 6. In tutta l'Europa a 27 i diesel Euro 5 e 6 ammonterebbero a oltre 50 milioni, 48,6% dei 105 milioni totali. Tra le ipotesi che circolano c'è anche quella di risarcimenti ai clienti da parte della case produttrici. Un cataclisma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il rischio
che milioni
di europei
possano
essere
appiedati per
fermare le
emissioni**



La sfida alle emissioni. Le linee di produzione di Volkswagen



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

084954