

27 ottobre 2016 16:03

Inquinamento. Dopo i diesel, e' la volta dei motori a benzina

di [Redazione](#)

Un nuovo confronto si apre a

Bruxelles. Quello che oppone le ONG di difesa dell'ambiente, i costruttori di automobili, la Commissione europea e gli Stati membri, su una regolamentazione delle emissioni inquinanti dei veicoli a combustione. Dopo il fiasco della regolamentazione sui motori diesel -il dieselgate- l'anno scorso, vivremo un novo scandalo sulla benzina?

E' cio' che fa arrabbiare l'organizzazione europea Transport&Environment, proprio sulla questione. Martedì 25 ottobre, si e' fatta sentire in merito alle discussioni in corso tra i poteri pubblici e l'industria automobilistica in merito alla revisione della regolamentazione europea del 2007 sulle emissioni inquinanti che riguardano essenzialmente i veicoli a benzina.

Questo e' uno degli effetti indesiderabili della lotta contro le emissioni di diossido di carbonio nel settore dell'automobile. Favorendo lo sviluppo dei veicoli con benzina piu' pulita, gli Stati hanno fatto pressione sui costruttori per sviluppare motori piu' piccoli e piu' performanti. Questi ultimi hanno quindi deciso di produrre dei motori a tre o quattro cilindri turbo ad iniezione diretta, come i motori diesel. Poco meno del 40% dei nuovi veicoli a benzina che sono stati immatricolati, sono oggi dotati di questo tipo di motore.

Rischio sanitario importante

Quello che deve arrivare e' arrivato: la benzina emette ormai dei particolati fini. Iniettando direttamente nella camera di combustione il carburante invece di passare dalle valvole di aspirazione, l'insieme ossigeno-carburante non e' omogeneo e produce dei particolati fini numerosi (PN). La loro dimensione puo' essere ancora piu' piccola di un virus o di una molecola.

Il rischio sanitario e' importante. Questi particolati possono trasportare negli organismi umani, nel sangue o nelle valvole polmonari, dei metalli tossici e degli idrocarburi.

Da qui al 2030 i particolati emessi dai modelli a benzina potrebbero essere maggiori di quelli emessi dai diesel. I poteri pubblici hanno anticipato questa questione gia' da diversi anni. La Commissione europea ha fissato un tasso massimo di rigetto di questi particolati fini per tutti i nuovi modelli a benzina immessi sul mercato a partire da settembre del 2017, e per l'insieme delle vetture vendute nell'Unione Europea a partire da settembre del 2018. Per Transport&Environment, la soluzione per rispettare queste nuove regolamentazioni e' semplice e poco onerosa. Occorre equipaggiare i nuovi modelli di filtri a particelle, il cui prezzo, che oscilla tra 25 e 50 euro per pezzo, e' da cinque a dieci volte meno caro di quello per i diesel.

Soglie che vengono superate

"Contrariamente ad un filtro a particelle diesel, che si ostruisce, i filtri a particelle benzina bruciano in modo continuo le particelle captate all'uscita del motore grazie all'ossigeno che entra naturalmente nel dispositivo -spiegano da Faurecia, uno dei fornitori di questo prodotto. Questo filtro in ceramica e' oggi una tecnologia pronta e valida".

Grazie ad esso, "un veicolo permette di arrivare a delle soglie di emissioni di PN cento volte inferiori al limite", rileva Transport&Environment. Alcuni costruttori utilizzano gia' questo dispositivo che l'Europa dovrebbe rendere

obbligatorio. La Mercedes ha equipaggiato uno dei suoi modelli del 2014, e prevede di generalizzare la sua installazione. Volkswagen e PSA hanno ugualmente annunciato l'installazione di questo dispositivo sui loro veicoli di serie del 2017.

Gli altri costruttori ci stanno riflettendo, ma intendono prima di tutto meglio calibrare la carburazione dei loro motori in modo da rispettare i limiti. Per coprirsi le spalle cercano di ottenere norme parallele meno stringenti, essenzialmente una percentuale di superamento delle soglie che tenga conto dei pericoli delle procedure dei test sui veicoli.

I rappresentanti delle fabbriche automobilistiche hanno domandato la possibilità di oltrepassare del 300% la soglia in questione. La Commissione europea propone un tasso del 50%, come per i veicoli diesel. Per Transport&Environnement, non bisognerebbe oltrepassare questa soglia di oltre il 30%. La decisione finale è attesa a fine anno.

“Dieselgate”: Volkswagen pagherà 14,7 miliardi di dollari in Usa

La giustizia americana ha approvato, martedì 25 ottobre, il piano di indennizzo di 14,7 miliardi di dollari (13,5 miliardi di euro) perché Volkswagen indennizzi in parte lo scandalo dei motori diesel truccati in Usa. Nel dettaglio, i proprietari di 480.000 vetture avranno la possibilità, oltre-Atlantico- di farsi riprendere o modificare il proprio veicolo. Ad essi spetteranno ugualmente fino a 10.000 dollari a persona. Il gruppo tedesco si è impegnato anche ad investire 2,7 miliardi per “rimediare integralmente” alle conseguenze ambientali delle emissioni di gas inquinanti delle sue vetture in Usa, e 2 miliardi per la promozione delle vetture a zero emissioni.

(articolo di Philippe Jacqu  , pubblicato sul quotidiano Le Monde del 27/10/2016)