

## Comunicato Stampa 6-2019

*Il report di UP sfata demagogie e falsi pregiudizi sui veicoli diesel.  
Per la riduzione della CO<sub>2</sub> e il miglioramento della qualità dell'aria è indispensabile il passaggio  
verso auto più efficienti e il diesel è parte della soluzione e non la causa del problema*

### **A #FORUMAutoMotive uno studio di Unione Petrolifera certifica il contributo dei veicoli diesel di ultima generazione nella lotta alle emissioni: in Italia, nei primi due mesi del 2019, con il calo delle vendite delle vetture a gasolio sono aumentate le emissioni di CO<sub>2</sub>**

Milano, 18 marzo 2019 – **Oggi un'auto diesel "Euro 6" emette il 95% in meno di NOx rispetto a una "Euro 0" e il 96% in meno di PM rispetto a un veicolo "Euro 1". Stessi progressi sono stati compiuti nel trasporto pesante, dove un motore "Euro VI" presenta emissioni 8 volte inferiori rispetto a uno omologato "Euro III". Nei primi due mesi del 2019, inoltre, a un calo della quota di vetture diesel immatricolate, è corrisposto un aumento complessivo della CO<sub>2</sub> media delle nuove auto vendute. Dati alla mano, oggi l'utilizzo del diesel di ultima generazione è fondamentale per raggiungere gli obiettivi di riduzione della CO<sub>2</sub> previsti per il 2030, in modo socialmente ed economicamente sostenibile.**

Sono queste le principali conclusioni dello studio di **Unione Petrolifera "Lotta alle emissioni: diesel da assolvere"**, illustrato oggi a Milano nel corso dell'evento promosso da **#FORUMAutoMotive**, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista **Pierluigi Bonora**.

Il report intende, dati alla mano, fare chiarezza sul tema motorizzazioni ed emissioni climalteranti e inquinanti, e sfatare demagogie e pregiudizi nei confronti del diesel, sempre più spesso additato come la principale fonte dell'inquinamento urbano e delle emissioni climalteranti (GHG) con argomentazioni spesso non corrette che influenzano il dibattito pubblico e, in diversi casi, le scelte politiche in materia di mobilità che tendono ad allontanare il raggiungimento degli obiettivi ambientali.

Punto di partenza dell'analisi firmata da Unione Petrolifera è la considerazione che il parco auto italiano è tra i più vetusti a livello europeo e ciò incide fortemente sui livelli emissivi: oltre la metà del circolante ha un'età superiore ai 10 anni, rispetto al 36-39% di Paesi come Francia, Germania o Regno Unito.

#### **I diesel Euro 6 emettono il 95% in meno di NOx rispetto a un veicolo Euro 0**

Eliminare le alimentazioni diesel serve a migliorare la qualità dell'aria? A questa domanda l'analisi fornisce una risposta duplice: sì, per quanto riguarda le vecchie alimentazioni; no, per quelle di nuova generazione. Queste ultime (diesel Euro 6D) sono in grado di rispettare ampiamente i sempre più stringenti limiti sugli NOx. I risultati di prove condotte a febbraio 2019 mostrano per alcuni modelli addirittura zero emissioni di NOx. Lo stesso si può dire per il particolato allo scarico i cui valori sono trascurabili e di molte volte inferiori a quelli non allo scarico (le cosiddette "emissioni

non esauste”) che saranno prevalenti e valgono per tutte le alimentazioni. Oggi un’auto “Euro 6” emette il 95% in meno di NOx rispetto a una “Euro 0” e il 96% in meno di PM rispetto a una vettura “Euro 1”. L’evoluzione tecnologica dei motori diesel Euro 6 consente di ridurre le emissioni di PM<sub>2,5</sub> a valori trascurabili. Un’auto Euro 6 produce 100 grammi di PM ogni circa 20.000 km, quanto un impianto a biomassa (pellet) di nuove generazione emette in solo 32 ore.

Stessi progressi sono stati compiuti nel trasporto pesante dove un camion “Euro VI” ha emissioni 8 volte inferiori rispetto a un “Euro III”. Negli ultimi 25 anni si è registrata, in questo campo, una drastica riduzione delle emissioni inquinanti con un abbattimento del 95% per gli NOx e del 97% per i PM.

### **L’eliminazione delle alimentazioni diesel aiuta a ridurre le emissioni di CO2?**

La risposta fornita da UP è categorica: no. Grazie alla loro efficienza, i motori diesel presentano emissioni di CO<sub>2</sub> più contenute di un motore a benzina. A testimonianza di questa efficienza, nei primi due mesi del 2019, a un calo della quota di auto diesel immatricolate (passate dal 55,8% al 43,2% del totale) è corrisposto un aumento della CO<sub>2</sub> media (da 112,8 a 121,5 g/km) delle nuove auto immatricolate. L’utilizzo del diesel, che peraltro vede l’industria italiana da sempre all’avanguardia, è fondamentale per raggiungere gli obiettivi di riduzione della CO<sub>2</sub> previsti per il 2030. Con il solo ricambio del parco auto con modelli più efficienti, senza escludere alcuna alimentazione, si otterrebbe infatti una riduzione della CO<sub>2</sub> del 37%, oltre gli impegni assunti in sede europea.

### **Non esistono auto a zero emissioni**

Per misurare correttamente il reale impatto sull’ambiente, occorre valutare l’incidenza complessiva del binomio “veicolo-vettore energetico” considerando l’intero ciclo di vita (LCA). Su queste basi, si può affermare che non esistono auto a “zero emissioni”.

Per ridurre realmente l’impatto ambientale del settore trasporti, l’unico strumento efficace è favorire il ricambio del parco auto con i modelli più recenti. Processo che oggi è rallentato da provvedimenti poco efficaci, come il bonus-malus che non tiene conto dell’impatto del binomio “veicolo-vettore energetico” nell’intero ciclo di vita, o da divieti e limitazioni alle auto “Euro 6D”, assolutamente ingiustificati da un punto di vista tecnico. Provvedimenti che ingenerano confusione nei consumatori e bloccano la sostituzione dei modelli vecchi con veicoli nuovi a bassissimo impatto ambientale.

### **Quali soluzioni per rispettare gli obiettivi di riduzione della CO2 nel lungo termine**

Oggi abbiamo a disposizione soluzioni tecnologiche in grado di rispettare gli obiettivi di riduzione di CO<sub>2</sub> nel breve-medio termine e si stanno già studiando e sviluppando combustibili liquidi innovativi per andare verso la decarbonizzazione al 2050. L’industria petrolifera sta investendo significativamente in ricerca e sviluppo, con l’obiettivo di tagliare al 2050 dell’80-90% le emissioni climalteranti (GHG) rispetto al 2015.

*“Dalla nostra analisi, basata sui più recenti studi in materia”, evidenzia il Presidente di Unione Petrolifera **Claudio Spinaci**, “emerge con chiarezza, e al di là di ogni possibile strumentalizzazione, come il diesel sia un’alimentazione che può a ragione essere protagonista dell’evoluzione verso una mobilità sostenibile, considerato che sul lato inquinanti le soluzioni tecniche adottate riducono le emissioni a valori prossimi allo zero. Quanto alla CO<sub>2</sub>, tenendo conto dell’intero ciclo di vita, il diesel rimane la soluzione più efficace e sostenibile, sia economicamente che socialmente, per tragguardare*

*gli obiettivi al 2030. Le alimentazioni diesel sono quindi parte della soluzione e non la causa del problema”.*

*“Ma allora, per quale ragione si continua a dare addosso ai motori diesel di ultima generazione? Mi sa che a Roma, come a Bruxelles, chi decide sta affrontando il problema delle emissioni su testi datati e con riscontri oggettivi che non tengono conto dei dati forniti, per esempio in questa occasione. E non penso che il presidente Spinaci sia così sprovveduto da venire a raccontare delle fandonie. È giusto ascoltare tutte le campane e non solo quella di chi ha interesse a diffondere messaggi fuorvianti. Con questo non voglio dire che l’auto elettrica è uno specchio per le allodole. Ritengo però sacrosanto che non vengano imposte soluzioni per partito preso, che, oltre al nobile fine di pulire l’aria che respiriamo, puntano anche a ingrassare le casse delle tesorerie attraverso interventi che nuociono all’economia, all’occupazione, creando incertezza e apprensione tra i consumatori, l’anello finale della catena”,* evidenzia **Pierluigi Bonora**, giornalista e Promotore di #FORUMAutoMotive.

*Per info:*

#FORUMAutoMotive - Marco Catino - [329-3052068](tel:329-3052068);

Unione Petrolifera - Marco D’Aloisi - [346 0049 658](tel:346-0049-658)