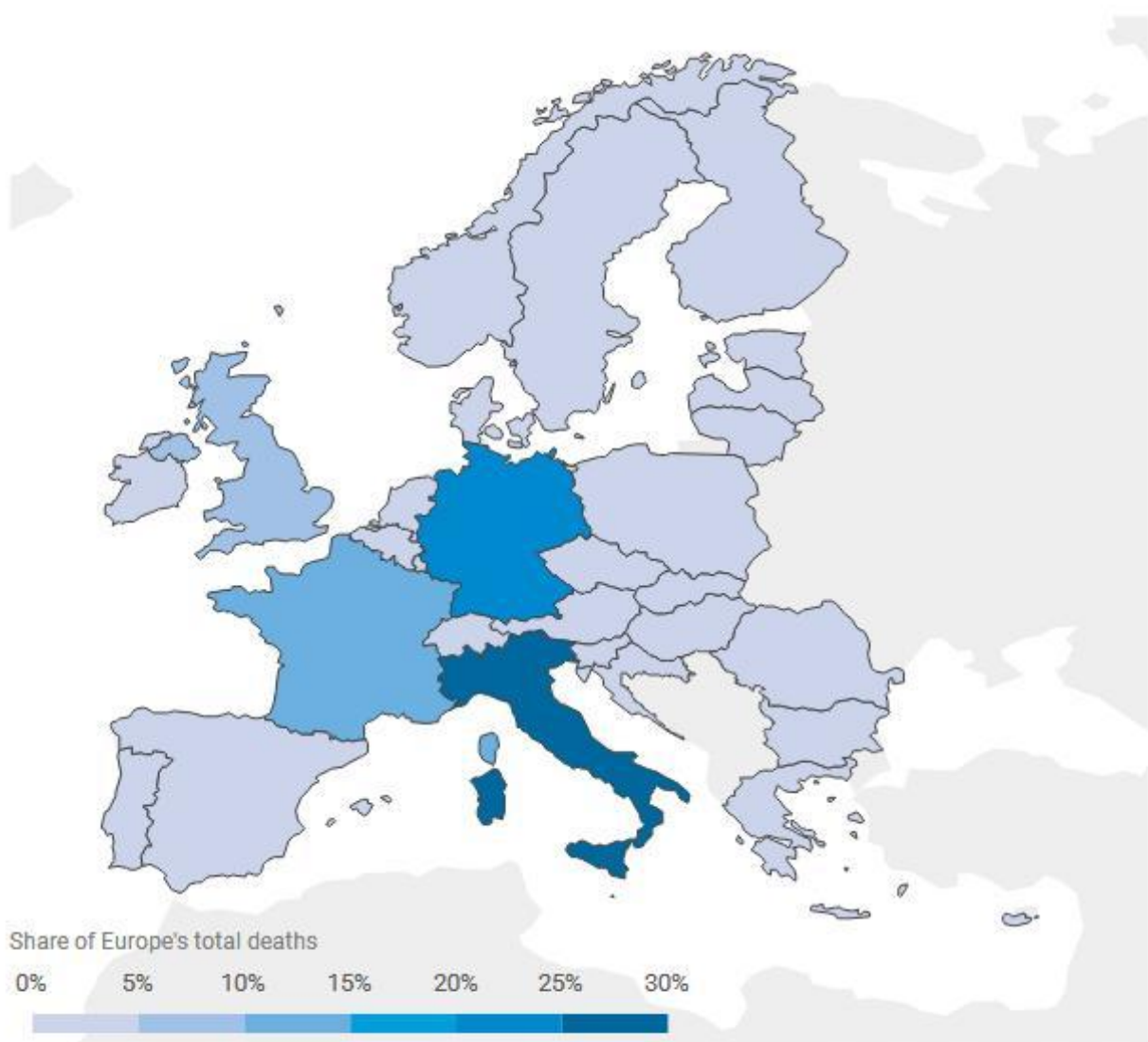


The Death Map: Size of Population Killed by Car Pollution (particular matter from NOx emissions)

Death toll per year

Share of Europe's total deaths ▾

Deaths attributed to excess diesel car emissions ▾



Created with LocalFocus

Source: Environmental Research Letters 18 Sept. 2017

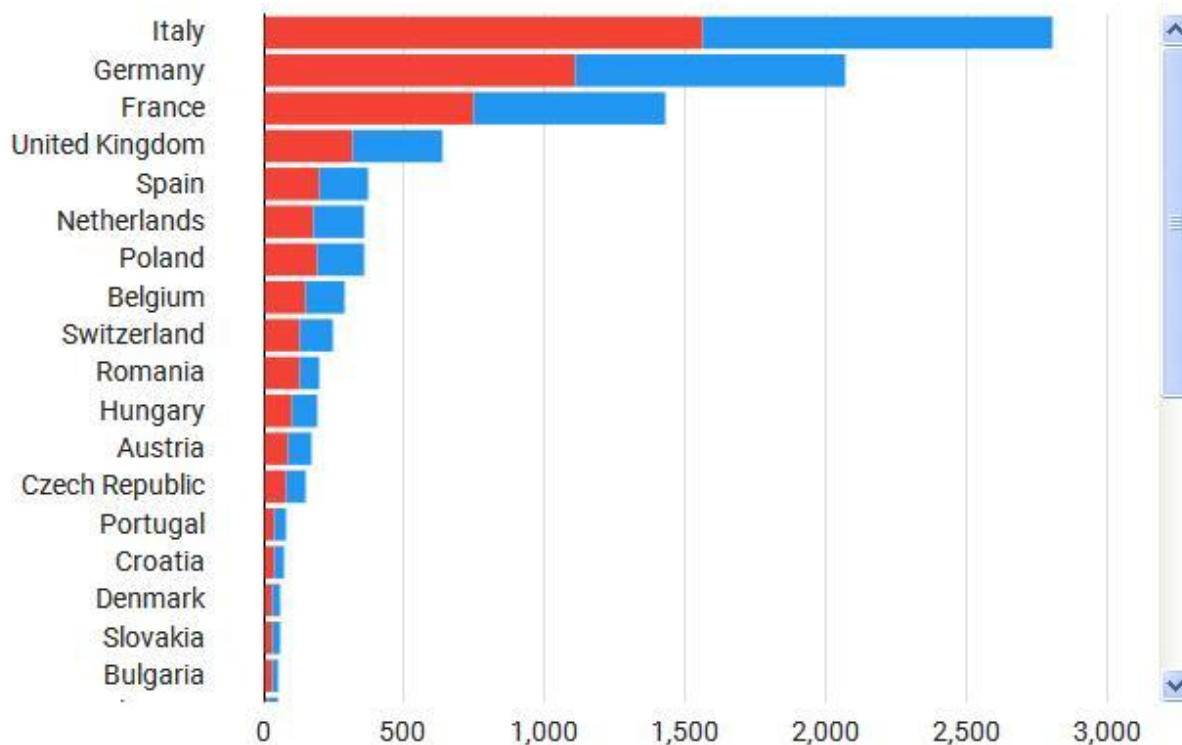
L'Italia guida tristemente la classifica europea con **2.810 vittime**, seguita da **Germania** (2.070), **Francia** (1.430) e **Regno Unito** (640). Questi quattro paesi totalizzano, da soli, il **70%** dei decessi registrati in Europa pur avendo il **50%** della popolazione: ciò si spiega col loro elevato numero di auto diesel. Seppur meno popolata degli altri tre paesi più colpiti, l'Italia li supera per numero di morti per via dell'elevata densità di residenti nelle aree industrializzate del Settentrione, dove è concentrato il trasporto su strada.

Comparative premature deaths due to EU compliant pollution and excess pollution from diesel cars (particular matter from NOx)

Death toll per year

- Deaths if diesel cars respected the EU limits
- Deaths attributed to excess diesel car emissions

Premature deaths, cases per year



Created with LocalFocus

Source: Environmental Research Letters 18 Sept. 2017

La top ten include Paesi Bassi, Polonia, Spagna, Belgio, Svizzera e Ungheria. Mentre i restanti 20 Paesi, pur rappresentando il **23%** della popolazione europea, contano solo il **10%** dei decessi: in particolare, in Norvegia, Finlandia e Cipro il rischio di morte è **14 volte** inferiore alla media europea.

“Se le auto diesel non avessero inquinato oltre i tetti imposti dall’Ue, si sarebbero evitate circa **5.000 morti** premature l’anno”, spiega **Jens Borken-Kleefeld**, esperto di trasporti presso l’IIASA. “Avremmo potuto salvare ancora più vite, precisamente **7.500** se le auto diesel avessero ridotto le fuoriuscite di **NOx** ai livelli dei veicoli a benzina”. Curiosamente, infatti, l’Ue ha stabilito limiti più severi per le auto a benzina sulle emissioni di NOx rispetto ai diesel.

L’eccesso di emissioni delle auto diesel è il risultato delle falle annidate nel sistema di sorveglianza ambientale Ue. Per **legge**, i produttori di automobili hanno l’obbligo di dimostrare alle agenzie di controllo nazionali che rispettano le soglie di emissione prescritte: si tratta dei cosiddetti standard “Euro”, che l’Ue ha via via reso sempre più stringenti (quello più restrittivo oggi è l’**Euro6**) per rendere il trasporto gommato progressivamente più pulito. Tuttavia, questo meccanismo di certificazione si è basato, finora, su obsoleti test compiuti in laboratorio. La bufera **Volkswagen** ha

costretto governi e industria ad ammettere la verità: le emissioni reali su strada risultano più alte dei valori dichiarati dai costruttori, raggiungendo picchi del **400%** superiori ai limiti previsti.

Di fronte all'indignazione dell'opinione pubblica, l'Ue è corsa ai ripari velocizzando l'introduzione di test più rigorosi da effettuare in condizione di guida (e dunque di emissioni) reali. Questa nuova procedura è appena diventata obbligatoria per i nuovi modelli (a settembre di quest'anno), ma verrà applicata a tutte le nuove auto solo nel giro di **due anni**.

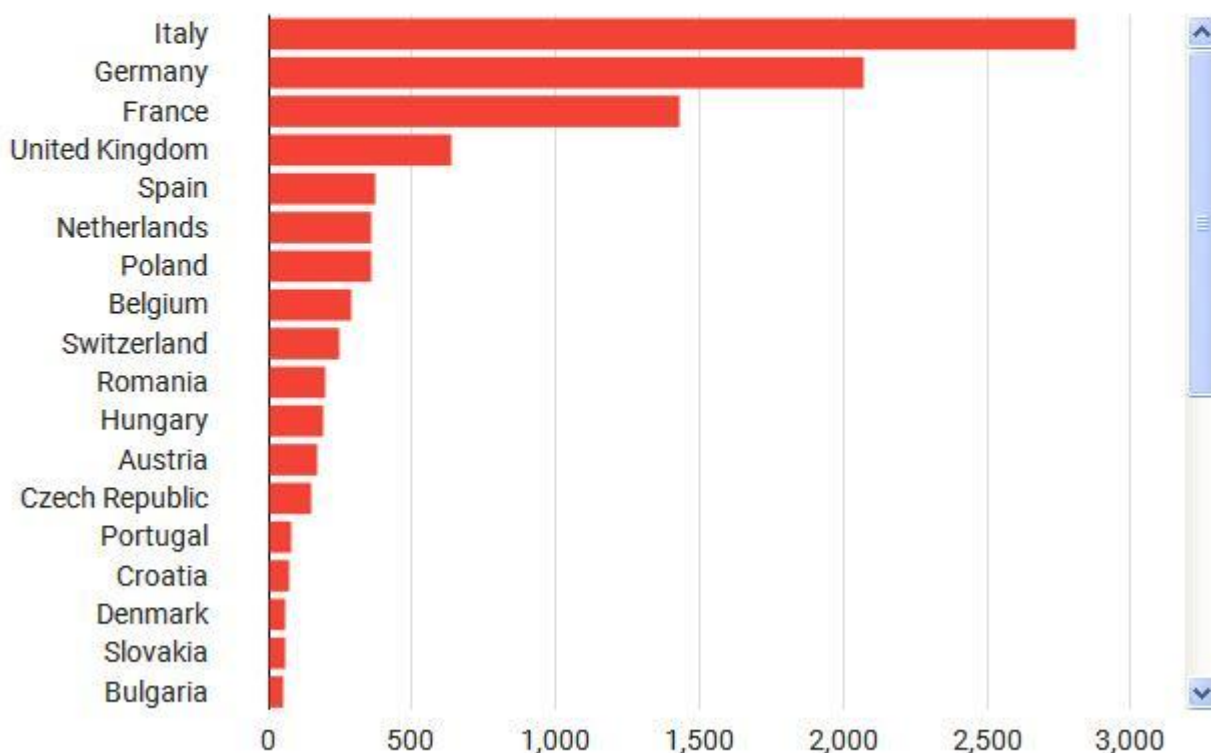
I trasporti sono la maggiore fonte di inquinamento dell'aria, la quale – dice l'Agenzia ambientale Ue – è responsabile di circa **425mila morti** premature in Ue, Norvegia e Svizzera: più del **90%** di questi decessi sono causati da malattie respiratorie e cardiovascolari dovute all'esposizione alle polveri sottili (**Pm**, dall'inglese *particulate matter*), alla cui formazione contribuisce non poco l'ossido di azoto.

Premature Deaths per European Country due to Diesel Car Pollution (particular matter from NOx emissions)

Death toll per year

Total deaths due to actual on-road diesel car emissions ▾

Premature deaths, cases per year



Created with LocalFocus

Source: Environmental Research Letters 18 Sept. 2017

“Siamo riusciti a ricondurre l’impatto delle polveri sottili sulla popolazione alle quantità eccedenti di NOx generate dai veicoli diesel”, spiega **Jan Eiof Jonson** di MetNorway. I ricercatori hanno utilizzato dati pubblici e un metodo di analisi articolato in tre fasi principali. Innanzitutto, hanno

calcolato il numero di individui esposti alle dosi extra di polveri sottili derivanti dal NOx delle auto. Poi, hanno stimato il rischio di morte prematura associato a comuni malattie legate alle polveri sottili. Da ultimo, hanno correlato questi due parametri: rischio di morte e livello di esposizione, per l'appunto. “Abbiamo ottenuto una buona stima per il periodo **2010-2017**, con un margine di incertezza che va dai **6mila** a **13mila** decessi”, spiega Borken-Kleefeld. “Ci siamo volutamente concentrati sulle morti premature causate dall'NOx. Se avessimo considerato tutti i gas inquinanti, il numero di vittime sarebbe stato ben superiore”.

Questo articolo fa parte dell'inchiesta internazionale sul Dieselgate condotta da [MobileReporter](#)

<http://www.ilfattoquotidiano.it/premium/articoli/10-000-morti-il-coste-allanno-del-dieselgate/>