

Diesel, la sentenza tedesca scuote l' Europa

Roberta Miraglia

Il «giorno nero» del diesel. L' ennesimo scossone a un' industria già in crisi e alle politiche del Governo Merkel è arrivato ieri dalla magistratura tedesca. Con una sentenza molto attesa, il tribunale federale di Lipsia ha stabilito che i piani per la qualità dell' aria devono essere attuati a livello locale. Al fine di garantire il rispetto dei limiti alle emissioni di ossidi di azoto, le città possono quindi introdurre divieti di circolazione alle auto diesel anche in mancanza di modifiche alla normativa quadro federale. Una normativa che il Governo non ha voluto adeguare, "ferma" ai divieti per le Euro 3. A Lipsia la parola definitiva la suprema corte amministrativa della Germania ha così aperto la strada a un effetto domino nelle città tedesche che mette a rischio un parco di 12 milioni di auto di "vecchia" generazione - esclusi dai possibili divieti sono soltanto le Euro 6 - e potrebbe riguardare circa cinquanta città dove le emissioni risultano stabilmente oltre il limite. L' anno scorso erano 70 i centri urbani ad aver superato il livello di ossidi di azoto imposto dall' Unione europea fin dal 2010. Per i magistrati di Lipsia «i divieti sono ammessi in generale e possono essere attuati in modo da evitare effetti sproporzionati. Le regole della Ue impongono alle città di introdurre tali divieti se non esistono altre misure efficaci al fine di ridurre l' inquinamento». Esattamente quanto avevano stabilito i giudici di prima istanza a Stoccarda e a Düsseldorf (e anche a Monaco) su ricorso delle associazioni ambientaliste Deutsche Umwelthilfe e ClientEarth. Ingresso vietato ai diesel. Secondo le corti le autorità locali, spiega l' avvocato Ugo Taddei, responsabile del progetto Qualità dell' aria per ClientEarth, organizzazione di legali con base a Londra, «devono introdurre i divieti di circolazione nei centri urbani quando siano la misura più efficace». I Länder, però, avevano impugnato le sentenze sostenendo che i divieti richiesti dai giudici fossero illegittimi. «La Corte federale - continua Taddei - ha di fatto disapplicato la normativa quadro federale e deciso che le città possono legalmente introdurre limitazioni anche drastiche. La sentenza si applicherà da subito alle auto Euro 4 e da settembre 2019 alle Euro 5». La decisione spetta alle



La sentenza di Lipsia ha stabilito che i piani per la qualità dell' aria devono essere attuati a livello locale. Al fine di garantire il rispetto dei limiti alle emissioni di ossidi di azoto, le città possono quindi introdurre divieti di circolazione alle auto diesel anche in mancanza di modifiche alla normativa quadro federale. Una normativa che il Governo non ha voluto adeguare, "ferma" ai divieti per le Euro 3. A Lipsia la parola definitiva la suprema corte amministrativa della Germania ha così aperto la strada a un effetto domino nelle città tedesche che mette a rischio un parco di 12 milioni di auto di "vecchia" generazione - esclusi dai possibili divieti sono soltanto le Euro 6 - e potrebbe riguardare circa cinquanta città dove le emissioni risultano stabilmente oltre il limite. L' anno scorso erano 70 i centri urbani ad aver superato il livello di ossidi di azoto imposto dall' Unione europea fin dal 2010. Per i magistrati di Lipsia «i divieti sono ammessi in generale e possono essere attuati in modo da evitare effetti sproporzionati. Le regole della Ue impongono alle città di introdurre tali divieti se non esistono altre misure efficaci al fine di ridurre l' inquinamento». Esattamente quanto avevano stabilito i giudici di prima istanza a Stoccarda e a Düsseldorf (e anche a Monaco) su ricorso delle associazioni ambientaliste Deutsche Umwelthilfe e ClientEarth. Ingresso vietato ai diesel. Secondo le corti le autorità locali, spiega l' avvocato Ugo Taddei, responsabile del progetto Qualità dell' aria per ClientEarth, organizzazione di legali con base a Londra, «devono introdurre i divieti di circolazione nei centri urbani quando siano la misura più efficace». I Länder, però, avevano impugnato le sentenze sostenendo che i divieti richiesti dai giudici fossero illegittimi. «La Corte federale - continua Taddei - ha di fatto disapplicato la normativa quadro federale e deciso che le città possono legalmente introdurre limitazioni anche drastiche. La sentenza si applicherà da subito alle auto Euro 4 e da settembre 2019 alle Euro 5». La decisione spetta alle

amministrazioni locali. Onda lunga per l' Europa? Il risultato «molto importante per la Germania» potrà avere «ripercussioni in altre città europee costituendo un modello di azione per la tutela della salute dei cittadini» aggiunge l' avvocato Taddei, ricordando le 19 cause intentate in Germania e le altre azioni legali, in parte già vinte, in Gran Bretagna, Italia, Francia, Repubblica Ceca, Polonia e Slovacchia. James Thornton, ceo di ClientEarth, sottolinea che le iniziative «si stanno diffondendo in tutta Europa e questa decisione dirompente creerà probabilmente un' onda lunga in tutti i Paesi con livelli elevati di inquinamento». La lunga marcia verso la fine del diesel, iniziata con l' esplosione dello scandalo Volkswagen, è passata da Düsseldorf (sentenza del settembre 2016), Monaco, patria di Bmw (febbraio 2017) e Stoccarda, sede di Daimler e Porsche (luglio 2017) per approdare a Lipsia proprio alla vigilia del referendum tra gli iscritti all' Spd sulla formazione di un Governo di Grande Coalizione (il risultato sarà reso noto domenica). Sembra che un punto chiave nelle trattative tra Cdu e socialdemocratici sia stato proprio la promessa di evitare restrizioni all' uso dei veicoli a gasolio. E nell' accordo siglato a inizio febbraio è scritto che il Governo «vuole evitare divieti di ingresso nelle città e aumentare la qualità dell' aria». Grana per il nuovo Governo La cancelliera ha cercato di ridimensionare il problema, sottolineando che la decisione riguarda solo «alcune città e non tutto il Paese». Ma il prossimo Governo, se nascerà, ha già una grossa grana da risolvere. Del resto sul punto il dibattito in Germania è sempre più caldo perché la Commissione Ue, a fine gennaio, ha convocato nove governi europei, tra i quali quello tedesco e italiano, per chiedere misure di contrasto all' inquinamento. Tra le possibilità avanzate da Berlino, oltre a un piano sperimentale di trasporti pubblici gratis in cinque città, c' è anche l' introduzione di super-filtri sulle vecchie vetture diesel. Ma simili aggiustamenti all' hardware - in grado di ridurre anche del 70% le emissioni degli standard Euro 5 - sono costosi: dai 1.400 ai 3.300 euro per auto. Alcuni analisti stimano una spesa complessiva fino a 29 miliardi di euro. È polemica, però, su chi dovrebbe accollarsi i relativi oneri: i contribuenti oppure i produttori? Immatricolazioni crollate Intanto le immatricolazioni di veicoli diesel sono in caduta libera. Dall' inizio del Dieseldate (2015) in Germania la quota è scesa dal 50 al 33% di gennaio 2018 e in tutto il Vecchio Continente la situazione non è migliore. Barclays prevede che la produzione di vetture a gasolio in Europa scenderà dal 52% del 2015 al 27% del totale entro il 2025. Inoltre la possibilità di divieti nei centri urbani renderà quasi invendibile l' usato. Mentre l' opinione pubblica è spaccata quasi a metà, con il 43% a favore dei divieti. © RIPRODUZIONE RISERVATA. // DOMANDE & RISPOSTE Quali emissioni sono generate dalle auto? Tutti i veicoli producono emissioni, perfino tram e biciclette (impercettibili). Producono polveri l' usurarsi degli ingranaggi, il consumarsi dei freni e lo sfregare delle gomme sull' asfalto (o sull' acciaio delle rotaie, nel caso di tram e metropolitane). Inoltre i veicoli con motore termico emettono fumi dal tubo di scappamento. In teoria la combustione perfetta dovrebbe produrre solamente anidride carbonica e vapor d' acqua ma - poiché i carburanti contengono numerose sostanze e poiché la combustione non è mai in condizioni perfette - dal tubo di scappamento escono anche diversi composti tra i quali granellini bruciati male: sono le polveri fini Pm10 e Pm2,5. Da dove vengono le polveri che sporcano l' aria della città? Secondo le

ricerche condotte dal centro ricerche Rse, appena il 35-40% delle polveri fini delle città dell' Alta Italia come Milano o Torino è stato prodotto in quelle città; il restante 60-65% viene importato dall' hinterland e dalle campagne. È l' effetto camino: la città è più calda perché sono più concentrati gli impianti di riscaldamento e perché la copertura edile è più calda delle aree coltivate; l' aria più tiepida si alza verso l' alto, per i moti convettivi, e rasoterra verso la città fluisce aria più fresca e più inquinata dalle campagne, dalle tangenziali e autostrade, dalle fabbriche dell' hinterland. Tra le fonti più furiose di produzione di polveri fini ci sono gli impianti di riscaldamento (soprattutto stufe a legna e a pellet), i vecchi motori diesel, l' agricoltura, gli allevamenti. L' aria è sempre meno respirabile? La qualità dell' aria nelle grandi città migliora visibilmente di anno in anno e gli inquinanti si sono ridotti moltissimo rispetto ai decenni scorsi, come confermano le analisi delle agenzie regionali Arpa ma anche le osservazioni delle associazioni ambientaliste. Ma non basta e bisogna fare di più per la salute e per l' **ambiente**. Quali auto inquinano meno? Le vetture elettriche sono quelle a minori emissioni, anche se le emissioni prodotte dalle auto con gli standard Euro 6 ed Euro 7 sono così basse da non poter essere distinte da quelle delle auto elettriche. Rimangono ineliminabili le polveri Pm10 e Pm2,5 prodotte dall' usura di freni e pneumatici. Il polverino degli pneumatici, dilavato dalle piogge verso i fiumi, è tra le primarie fonti di microplastiche nel mare e nei pesci. Quali veicoli inquinano di più? Tra i motori più inquinanti ci sono i motori a due tempi (i motorini a miscela), i quali insieme con la benzina bruciano anche l' olio lubrificante. Fortemente inquinanti sono i motori a gasolio più vecchi, senza filtro antiparticolato, e quelli con la peggiore manutenzione. Spesso sono fortemente inquinanti alcuni furgoni vecchi oppure vecchi mezzi da cantiere, molti camion spompanti, diverse corriere senza manutenzione. Quali veicoli vedremo nei prossimi anni? Stanno emergendo i motori elettrici, ma saranno sempre più diffuse le automobili ibride che affiancano un motore termico e un motore elettrico. Si rafforzerà l' uso del gas come il Gpl e come il metano, ma non saranno rari soprattutto per i camion da grande trasporto i motori a Gnl (gas naturale liquefatto), cioè il metano che, quando viene raffreddato a 162 gradi sotto zero, liquefa e diventa simile all' acqua. © RIPRODUZIONE RISERVATA.