

LA SENTENZA

Diesel, la lezione dalla Germania

GIANPAOLO ROSSINI

Il tribunale amministrativo federale di Lipsia nei giorni scorsi ha riconosciuto ai comuni tedeschi la potestà di tenere fuori dai loro perimetri le auto a gasolio. Il ricorso era venuto dai Land Baden Württemberg e Nord Reno Westfalia che ritenevano la materia di esclusiva competenza federale. La sentenza di Lipsia è un importante punto a favore di chi, come chi scrive, si batte da tempo contro i diesel e segna quasi certamente la parola fine per questo tipo di propulsione, almeno per le auto. È infatti una decisione di peso istituzionale che arriva dopo una lunga storia di illusioni, errori, corruzione, miopia da parte di imprese ed autorità nazionali ed europee. E tante sono le lezioni da trarre, alcune delle quali hanno implicazioni per il nostro sistema democratico. La prima lezione riguarda una certa arroganza europea per avere insistito nella tecnologia del diesel.

CONTINUA A PAGINA 55

(segue dalla prima pagina)

Tecnologia che il resto del mondo ha rifiutato o visto con scarsa simpatia da decenni complice il carico di inquinanti prodotto dai motori diesel a dispetto del buon rendimento energetico. Germania, Francia e Italia hanno testardamente insistito ad investire negli ultimi 25 anni nei motori diesel usati come una scorciatoia a buon mercato per ridurre l'eccessiva CO2 dell'impronta umana, presunta causa del cambiamento climatico.

La seconda lezione riguarda l'incapacità di autorità europee e nazionali di tenere testa a pressioni e miopia di grandi imprese, in questo caso del settore auto. La decisione di spingere l'uso del diesel in Europa è stata infatti una scelta industriale avallata da autorità europee e nazionali compiacenti, attraverso prezzi agevolati per la nafta, e soprattutto con una perdurante negligenza nei controlli sulle emissioni effettive dei motori diesel. Questo atteggiamento ha provocato danni molto gravi alla popolazione a causa delle numerose gravi patologie ascrivibili all'inquinamento da parte delle polveri sottili di cui i motori diesel sono i primi responsabili. Ad esempio, nella pianura Padana oltre i due terzi di queste polveri è prodotto da auto e camion diesel.

La terza lezione riguarda i danni che la tolleranza delle autorità ha provocato non solo ai cittadini che hanno sofferto per essere vittime della loro miopia e del

La sentenza tedesca

Diesel, l'importante lezione di Lipsia

GIANPAOLO ROSSINI

loro esagerato potere di condizionamento delle politiche dei governi europei. L'aver infatti tollerato la scorciatoia del diesel è stato un vero boomrang per gli stessi costruttori consegnati alla arretratezza tecnologica sul fronte delle propulsioni alternative, soprattutto ibride ed elettriche. La prima casa costruttrice di auto messa sotto accusa per le emissioni dei suoi diesel nel 2015 è Volkswagen. Ma anche le altre case europee e le filiali europee dei colossi Usa sono state messe a nudo nelle loro pratiche illegali e devono ora e in futuro far fronte a costosissimi contenziosi legali in mezzo mondo. Dunque l'errata scelta del diesel ha un costo doppio fatto di ritardo tecnologico e di enormi spese legali. Insomma quando le autorità per debolezza o per colpevole complicità favoriscono la (ahimè frequente) miopia delle imprese (soprattutto sul piano ambientale) finiscono per danneggiare non solo i cittadini ma anche l'interesse di lungo periodo delle imprese che vorrebbero favorire.

La quarta lezione tocca la qualità della

nostra democrazia in presenza di aziende di dimensione economica superiore a quella degli stati. Purtroppo in questi casi l'attività di «lobbying» (che in italiano si traduce «coruttiva») è talmente sproporzionata e potente da piegare i governi a strategie errate e spesso miopi di molte grandi imprese. Purtroppo a questo non c'è rimedio se non con la diminuzione della loro dimensione attraverso un'azione finalmente al servizio dei cittadini delle autorità per la concorrenza che possediamo a livello nazionale ed europeo. I diffusi condizionamenti da parte delle grandi imprese erodono l'efficacia e la desiderabilità del sistema democratico. In questo vacuum di poteri democratici, la magistratura gioca un ruolo enorme in quanto non eletta e priva (teoricamente) dei condizionamenti che vengono dall'essere le forze politiche di interesse sostenute da grandi gruppi di interesse. La sentenza di Lipsia ci dimostra che i giudici che l'hanno emessa non sono condizionati dalle lobby dell'auto quanto i governi tedeschi degli ultimi due decenni. Ovviamente non c'è

nessuna garanzia che i magistrati si comportino sempre così. Ma in questo caso lo hanno fatto e quindi dobbiamo esser loro grati.

Come imparare ed usare queste lezioni? Occorre, come già scritto più volte su queste colonne, un piano a tempi di stretti di abbandono del diesel a livello di Ue, avendo come obiettivo primario la riduzione dell'inquinamento e la salute dei cittadini. Il secondo obiettivo potrà essere quello di aiutare le testarde e corrotte imprese a muoversi sui nuovi sentieri dell'ibrido, dell'elettrico e del gas. Non si può però seguitare a procedere in ordine sparso senza un programma europeo comune con chiare scadenze. Non sarebbe neppure un favore alle imprese che in un contesto normativamente incerto finirebbero per commettere altri errori e subire gravi danni. E soprattutto potrebbe appesantirsi il carico di contenziosi avviati da cittadini colpiti da patologie addebitabili alle polveri sottili dei diesel di auto e camion. Cause legali stanno già emergendo e fanno prevedere nuovi e non indifferenti oneri per le imprese, forse anche per autorità negligenti. Dunque Ue svegliati e fai presto: se vuoi realmente proteggere la salute dei tuoi cittadini e spingere costruttori di auto e camion a fare ricerca dove realmente vale la pena e serve a tutti.

Gianpaolo Rossini

Insegna Economia Internazionale all'Università di Bologna Per gentile concessione di www.mentepolitica.it

L'ANZI GSE

9/03/2018