

17/01/10

## Lombardia: i filtri antiparticolato della discordia

Nel silenzio generale, parte un contenzioso che potrebbe scuotere il panorama del traffico e dell'inquinamento in Lombardia. C'è un ricorso contro l'estensione al trasporto merci dei divieti di circolazione per gli autoveicoli diesel fino a Euro 2 in Lombardia, che colpisce non poche imprese del Nord. Da com'è formulato, non sembra un ricorso normale: per smontare il provvedimento della Regione, si mette in discussione l'efficacia dei filtri antiparticolato, già pubblicamente sulla graticola perché sulle auto Euro 4 s'intasano spesso, dando molti fastidi. Ora il bersaglio sono i più costosi filtri per mezzi pesanti, che comunque funzionano in modo diverso da quelli delle auto.

L'associazione di categoria Trasportounito-Fiap (nata un anno fa dalla Fiap M) ha impugnato al Tar lombardo con istanza cautelare le delibere n. 8/10293 e 8/10322 con cui il 7 e il 13 ottobre scorsi la giunta regionale aveva varato le attuali incentivazioni al montaggio di filtri antiparticolato su veicoli circolanti (delibera n. 9958 del 29 luglio). Il legame coi divieti è dato dal fatto che chi ha un filtro non è soggetto alle nuove limitazioni al traffico, scattate il 15 ottobre. Per la prima volta queste misure (vigenti dal lunedì al venerdì dalle 7,30 alle 19,30 su gran parte del territorio regionale, tranne le autostrade e alcune altre strade battute dal traffico non diretto in Lombardia) riguardano in modo generalizzato le imprese di autotrasporto e si è venuta a creare una disparità tra quelle locali e quelle delle altre regioni, che ha portato al ricorso.

Infatti, montare un filtro è costoso (da 3.500 a 7mila euro circa, montaggio e pratiche esclusi) e gli incentivi regionali sono solo per i residenti. Nel ricorso di Trasportounito-Fiap si sostiene che questa è una discriminazione illegittima perché distorce la concorrenza. Inoltre, la delibera sarebbe inadeguata alle finalità di miglioramento ambientale che persegue: i filtri del tipo ammesso dalla regione, per le loro caratteristiche di omologazione (fissate dai Dm Trasporti del 10 febbraio 2008 e del 10 agosto 2009) non abbatterebbero il particolato ma lo renderebbero solo più sottile (quindi ancor più nocivo e non in linea con le direttive europee più recenti) e non taglierebbero le emissioni delle altre sostanze nocive. Censure anche su due requisiti richiesti dal Dm 10 agosto 2009: la durata dei filtri sarebbe limitata e il calcolo dell'abbattimento dei particolati troppo "ottimistico". Tutte questioni tecniche, qualcuna pure scientificamente controversa. Sarà interessante vedere come si pronuncerà il Tar.

Dietro lo scontento dei trasportatori ci sono pure presunti problemi di affidabilità dei filtri, confermati da alcuni installatori ma smentiti dal produttore (Pirelli Eco Technology).

Il presidente della regione Lombardia, Roberto Formigoni, non ha preso sottogamba la cosa, affrettandosi a stigmatizzare il fatto che un'associazione di categoria possa bloccare un'operazione importante per l'ambiente. Il segretario generale di Trasportounito-Fiap, Maurizio Longo, propone di usare i soldi delle regioni per costituire un fondo nazionale aperto a tutti.