

» di **Corrado Clini***

**Punto
di vista**

La terapia intensiva sul diesel

I test effettuati su 10 scimmie dal *Lovelace Respiratory Research Institute* di Albuquerque (New Mexico) sono la rappresentazione del continuo tentativo dei produttori di auto diesel di costruire una «controverità» scientifica per contestare la decisione dell'Agenzia internazionale per la ricerca sul cancro, che nel 2012 ha classificato le emissioni di queste vetture come cancerogene.



I test sono stati ordinati da *European Research Group on Environment and Health in the Transport Sector* (EUGT), una società costituita nel 2007 con i finanziamenti di Volkswagen, Daimler e Bmw.

Indipendentemente dalle valutazioni etiche sull'impiego delle scimmie, i test offrono scarse informazioni sugli effetti a medio e lungo periodo delle emissioni da auto diesel, sia per le modalità di esecuzione sia perché è stato utilizzato un veicolo «taroccato» con scarichi molto al di sotto dei valori riscontrabili su strada. Insomma, i test sono stati effettuati in modo tale da ottenere dati «adomesticati» per dimostrare che polveri sottili e biossido di azoto non sono pericolosi.

Inoltre, l'EUGT è anche

all'origine delle prove di esposizione al biossido di azoto su 25 «cavie umane» nei laboratori di Aachen dell'Università di Aquisgrana (Germania). I risultati sono stati pubblicati il 7 maggio 2016. Le conclusioni affermano che «i risultati non mettono in evidenza effetti acuti rilevanti dopo 3 ore di esposizione a diverse concentrazioni di biossido di azoto».

Ma, come è noto da tempo, le emissioni da diesel provocano effetti prevalentemente nel medio lungo tempo (tossicità cronica), e soprattutto non sono caratterizzate da un solo composto chimico, ma da un cocktail di componenti ad alta tossicità. Le Case auto tedesche hanno «scaricato» l'EUGT, chiusa nel 2017. Ma l'accanimento terapeutico sul diesel, che assomiglia molto a quello dei produttori di sigarette sulla nicotina, rende ancora più precario il futuro di un prodotto che copre ancora in Europa più del 50% del mercato. I nostri ministri dello Sviluppo e dell'Ambiente, e almeno il presidente di Confindustria, dovrebbero percepire il rischio per il futuro delle imprese legate al ciclo del diesel e agire di conseguenza per favorire la necessaria innovazione e trasformazione del settore *automotive* in Italia.

*Già ministro dell'Ambiente

