

# Il diesel pulito rimane in un cassetto

## «Insabbiato da interessi industriali»

*In città una delle poche ditte italiane che può installarlo*

di PAOLO PROCACCINI

RIVOLI - Ridurre i consumi di gasolio, abbattere l'inquinamento fino al 90 per cento e far guadagnare alle auto due "classi", trasformando un Euro 0 in Euro 2 o un Euro 3 in Euro 5. Sono i risultati del "TreD-CarVan", dispositivo installato dalla "Autoriparazioni Natale" e brevettato a livello europeo nell'agosto del 2005 dall'azienda veneta DukicDayDream Srl. La ditta rivolese è l'unica della zona a poter installare l'invenzione, disponibile oggi solo per veicoli diesel. Un'invenzione che fa bene all'ambiente, ma che nessuno fino ad oggi ha acquistato. Il 39enne Erik Bocco, impiegato amministrativo dell'azienda, spiega: «Abbiamo installato due dispositivi per autocarro e uno per auto che ci hanno consegnato al momento della firma del contratto. Dopo questi, nessun privato l'ha acquistato». E aggiunge: «Abbiamo provato il "TreD-CarVan" con l'opacmetro (strumento che determina il livello di inquinamento dei motori diesel, ndr) e funziona, perché le emissioni inquinanti diminuiscono sul serio. Ai privati però non è certificato il passaggio di categoria, perché il prodotto non ha ricevuto l'omologazione: la gente vuole il timbro sul libretto, se no non gli rimane niente in mano».

La domanda di omologazione del dispositivo è stata presentata il 10 maggio 2008, seguono i test del centro prove autoveicoli di Bari (una delle 12 "braccia" sparse per tutta Italia riconosciute dal ministero dei trasporti) il 15 settembre successivo. Il verbale di conformità numero "08805/BA" emesso dal capoluogo pugliese attesta il superamento di tutte le prove previste dai decreti ministeriali 39 e 42, che regolamentano i "sistemi di riduzione della massa di particolato". Da lì, il ministero avrebbe dovuto certificare l'omologazione, ma nulla. Pressioni politiche e industriali hanno messo lo zampino, soffocando uno strumento che, con 1300 euro incluso il montaggio, permette di non doversi indebitare per comprare una nuova auto.

Dal 29 luglio 2010 è entrata in vigore la legge 120 in materia di sicurezza stradale. Chi non rispetta i provvedimenti di blocco della circolazione nei centri abitati circolando con mezzi appartenenti a categorie inferiori a quelle prescritte dal divieto, incappa in una doppia sanzione amministrativa: una multa (variabile dai 155 ai 624 euro) e la sospensione della patente per al massimo un mese, se reitera l'infrazione.

Nei fatti, non esiste però uno strumento che consenta alle auto di acquisire la categoria superiore, meno inquinante. Detto quindi che la marmitta catalitica non è un filtro che trattiene inquinanti, ma uno strumento che rasforma le sostanze nocive in elementi



meno dannosi, è impossibile rispettare la norma. Ad oggi infatti sono in commercio «i filtri Pirelli per furgoni dai 35 quintali in su, i filtri anti-particolato installati sulle auto direttamente dalle case automobilistiche e il dispositivo della Dukic», spiega Bocco. Per rispettare i limiti imposti, agli automobilisti rimane quindi un'unica soluzione: acquistare un'auto nuova. Il dispositivo di casa Dukic che «Agisce "a monte", prima del processo di combustione», come spiega Michele Campostrini, inventore del dispositivo, è messo al bando. Non ricevendo omologazione, non c'è passaggio di categoria e quindi, oltre a continuare a rischiare l'infrazione, le 15 domande di installazioni che Bocco mostra rimangono lì, inavese. Il 24enne Armando Riccio, figlio di Natale, titolare dell'azienda cittadina, è uno dei pochi che ha potuto provare il dispositivo sulla sua Audi A4. «L'ho tenuto un anno e si vede la differenza nel consumo: c'è risparmio di carburante, senza influenzare motore, impianti o centralina». Dopo "soli" due anni e mezzo di ritardo, la politica alla fine ce l'ha (quasi) fatta.

Antonio Di Pietro interviene con un'interrogazione parlamentare il 30 settembre scorso, a cui segue l'intervento del deputato Pdl, Francesco Aracri, il 26 ottobre successivo. E se il leader dell'Italia dei Valori, evidenzia che: «Il ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha omesso di rilasciare la scheda ed il numero di omologazione del dispositivo, senza fornire alcuna giustificazione in merito», il commento di Aracri è esplicito: «Ci troviamo davanti a una commissione di poteri forti e pezzi di burocrazia bacata».



A sinistra, Armando Riccio con il dispositivo provato sulla sua auto. Sopra, Erik Bocco

## Il campo elettromagnetico meglio dei filtri tradizionali

RIVOLI - «I filtri anti-particolato sono stati introdotti dal gruppo automobilistico Peugeot-Citroën e applicati per la prima volta alla Peugeot 607 nel 2000». Sono le parole di Stefano Montanari, direttore scientifico del laboratorio "Nanodiagnosics" di Modena. Esistono due tipi di filtri anti particolato (Fap) in commercio: quelli installati dalle case automobilistiche sulle auto nuove e il Fap dalla Pirelli, per mezzi dai 35 quintali in su. Le altre quattroruote dovrebbero dotarsi di cosiddetti filtri "retrofit", filtri da montare su auto che sono nate senza. Ma questo tipo di filtro ancora non è acquistabile, rendendo impossibile rispettare la nuova legge. Alle due opzioni, si aggiunge il "TreD-CarVan". Tutte e tre le possibilità operano contro l'emissione di particolato, il residuo della combustione incompleta del gasolio costituito da un nucleo centrale di carbone su cui sono depositati idrocarburi, metalli, acqua, composti dello zolfo e tanto altro. La differenza tra il Fap installato nelle auto nuove e l'invenzione di casa Dukic è però sostanziale. Il filtro antiparticolato trattiene le polveri, agendo a "valle". Prima però che si intasi, "comandato" dalla centralina dell'auto, tutto il particolato è bruciato e ributtato nell'aria attraverso il tubo di scappamento. Se è vero che "nulla si distrugge, ma tutto si trasforma", come disse il chimico francese Lavoisier nel 1700, le polveri sottili Pm10, diventano Pm2.5, o ancora più piccole e vengono reimmesse nell'aria. L'invenzione di Michele Campostrini, lavorando a monte, permetterebbe invece di abbattere sul serio le emissioni. Scendendo in tecnicismi, l'inventore spiega: «Grazie ad un campo elettromagnetico, le particelle di gasolio raggiungono uno stato di eccitazione molecolare prima di entrare nel motore, facilitando una miglior combustione all'interno della camera da scoppio». Al problema delle polveri Pm10 (e a maggior ragione per le Pm2.5) è legata la questione delle nanopolveri e delle nanopatologie. I Fap, "sminuzzando" il particolato, renderebbero le particelle inquinanti ancora più aggressive per l'organismo, arrecando un danno perfino più grave delle polveri non trattate ed espulse da un motore diesel senza filtro.