

Secondo l'Unione Europea l'unica concreta azione a favore dell'ambiente sarebbe quella di ricaricare le auto elettriche con energia prodotta da fonti rinnovabili, evitando così il ricorso a centrali tradizionali con conseguente incremento delle emissioni complessive. Ne discendono alcune considerazioni:

- a) è del tutto improbabile che si possa rinnovare l'intero parco auto in un breve tempo;
- b) ancora oggi si associa l'autoveicolo privato ad ogni forma di mobilità;
- c) è fortemente radicata l'idea che non sussistano ulteriori margini di riduzione dei consumi.

Avallare l'idea di una relazione rigida tra diffusione dell'auto elettrica e modalità di produzione dell'energia è di per sé rischioso e, sotto il profilo industriale, diviene un vero freno. Già dieci anni fa la Commissione evidenziava, nel suo «Libro Bianco sui Trasporti» come la possibilità concreta di ottenere progressi in tema di «sostenibilità» sarebbe stata messa in crisi dal settore stradale, principale percettore di risorse a danno di alternative di mobilità ecologiche ed economiche quali le reti metropolitane, l'istituzione di incentivi al trasporto pubblico, il sostegno della ciclabilità, lo sviluppo del telelavoro.

Al contrario non si può non rilevare:

- una generalizzata riduzione dei finanziamenti per il trasporto pubblico;
- la quasi totale eliminazione dei contributi già previsti per il trasporto ferroviario regionale di Trenitalia, che ha determinato l'aumento delle tariffe e la riduzione dei servizi;
- una crescita esponenziale degli spostamenti su veicoli privati;
- la moltiplicazione delle offerte per viaggi *low cost*.

Nel 2007, l'accordo volontario delle associazioni dei Costruttori automobilistici di Europa (ACEA), Giappone (JAMA) e Corea (KAMA) aveva suggerito all'industria una riduzione di consumi ed emissioni senza però sostenere adeguatamente la ricerca anche nel settore *automotive*, soprattutto in termini di risorse economiche. Una «non» strategia europea opposta a quella degli USA che, grazie anche al dollaro debolissimo, stipulano accordi per la produzione *in loco* di vetture europee a ridotti consumi.

L'UE si era posta l'obiettivo strategico di abbassare le emissioni a 120 gCO₂/km entro il 2012 puntando a realizzare entro il 2015 l'obiettivo di 130 gCO₂/km per la *media* del parco di auto nuove; definire requisiti minimi di efficienza per gli impianti di condizionamento dell'aria; installare puntuali sistemi di controllo della pressione degli pneumatici; definire, per autovetture e veicoli commerciali leggeri, dei limiti massimi di resistenza al rotolamento degli pneumatici; impiegare indicatori del cambio di marcia in modo da ottimizzare i consumi in rapporto alle condizioni reali di guida; migliorare il risparmio di carburante nei veicoli commerciali leggeri (furgoni da 3,5 t) per raggiungere entro il 2012 ed il 2015 i 175 gCO₂/km e 160 gCO₂/km; incremento dell'uso di biocarburanti, massimizzandone le prestazioni ambientali.

La strategia comunitaria di ulteriore abbattimento della CO₂, affrontando anche aspetti quali la resistenza al rotolamento degli pneumatici e l'ottimizzazione del rendimento degli impianti di condizionamento dell'aria sui mezzi di trasporto, rappresenta un tentativo di approccio integrato al problema che, tuttavia, per una reale efficacia dovrebbe essere accompagnato anche da un impegno supplementare relativo agli altri mezzi di trasporto su strada (veicoli pesanti, ecc.), dall'adozione di iniziative da parte degli Stati membri (tassa sulla CO₂, incentivi fiscali, ricorso ad appalti pubblici, migliore gestione del traffico, potenziamento

delle infrastrutture, ecc.) ed infine da una sensibilizzazione dei consumatori verso comportamenti virtuosi (scelta informata nell'acquisto, stile di guida responsabile).

L'attuale quadro normativo comunitario, che definisce i livelli di emissione delle autovetture di nuova immatricolazione, deve, secondo molti osservatori, essere rivisitato: il meccanismo dei «super crediti» determina un *bonus* a favore dei produttori che instaura nelle vendite un rapporto diretto fra veicoli elettrici e veicoli ad elevate emissioni. Per ogni unità venduta dei primi, si possono infatti commercializzare 3,5 veicoli dei secondi senza obbligo di conteggio ai fini del calcolo delle emissioni di CO₂. Ne consegue che nell'area UE ad un 10% in più nelle vendite di auto elettriche corrisponderebbe un aumento complessivo del 20% delle emissioni di CO₂ del settore automobilistico. Questa misura favorisce senza dubbio i produttori di auto di grossa cilindrata ed è per tale ragione che le organizzazioni ambientaliste chiedono la definitiva eliminazione di questi «super-crediti».

La nuova proposta della Commissione, nel rifarsi alle attuali norme sulle emissioni di CO₂ delle autovetture, prevede infatti - a partire dal 2014 e, per i nuovi veicoli commerciali, sino a 3,5 tonnellate - l'introduzione di maggiori restrizioni in tema di emissioni di CO₂, che dovrebbero scendere a non più di 175-135 g/km entro il 2016-2020 mentre i limiti per le auto saranno di 130 g/km (media europea) introdotti gradualmente fra il 2012 e il 2015 (95 g/km entro il 2020).

Viene sostanzialmente adottato un regime basato sui crediti di emissione e, così, ai Costruttori di veicoli commerciali che, a partire dal 2014, supereranno mediamente il valore limite stabilito, sarà imposto il pagamento di una specifica «sovratassa» la cui entità andrà da €5 per ogni furgone registrato che supererà da 1 a 3 g/km il limite consentito, fino a €120 per ogni g/km oltre i 3. Dal 2019, quest'ultimo valore si applicherà già al 1° g/km oltre il limite consentito.

Ma secondo PROTECTA questo non è un corretto modo di procedere: non si dovrebbe infatti operare solamente sul fronte delle emissioni, ma con una strategia a «tutto tondo» basata su misure che tendano immediatamente ad un adeguamento della rete stradale e relative infrastrutture di servizio, in modo da incidere significativamente sulle emissioni inquinanti generate dalla fase improduttiva dei trasporti (code, imbottigliamenti e incidenti); ancora dovrebbe imporre alle Case costruttrici - *conditio sine qua non* per l'omologazione di nuovi modelli - l'obbligatoria adozione dello «Start and Stop».

In conclusione, guardando al trasporto privato potremmo affermare che il futuro è ormai tracciato, ma che la fase di transizione non viene adeguatamente sostenuta. Quanto poi ai finanziamenti dei progetti per il trasporto pubblico locale, la situazione è ben peggiore: anche se è ormai acclarata la maggiore compatibilità e fruibilità - in ambito metropolitano - del trasporto pubblico rispetto al privato, sono pochissime le Amministrazioni italiane, che ai tentativi di disincentivazione del ricorso al veicolo privato abbinano un potenziamento del trasporto pubblico. Non si decide per una strategia chiara, ma si opta per misure estemporanee nel tentativo di non scontentare nessuno. E i risultati sono paradossali: chi deve investire è impossibilitato a farlo non essendo chiare le reali intenzioni di chi governa e, del resto, e questo è solo un esempio, la recente riduzione dei finanziamenti comunitari per la creazione di una rete europea di trasporti multimodale la dice lunga sulla mancanza di visione strategica di lungo periodo.

Tony Colomba