

# Nella battaglia alla Co2 l'Italia ha già perso

LE NUOVE REGOLE EUROPEE PER LE AUTOMOBILI PENALIZZANO LE UTILITARIE E LA FIAT

di **Daniele Martini**

**A**nche dall'ultima rilevazione risulta che tra i 25 costruttori che vendono auto in Europa, la Fiat è l'azienda con le carte più in regola dal punto di vista ambientale. Ma per ora il braccio di ferro tra lobby europee è stato stravinto dalla Germania che è riuscita a imporre un approccio all'auto pulita cucito addosso alle sue aziende, Audi, Bmw e Mercedes e Volkswagen, produttrici di vetture pesanti e di grossa cilindrata. Hanno perso l'Italia e la Fiat con la sua gamma di modelli piccoli e medi (e i francesi del gruppo Psa Peugeot-Citroën) che non hanno ottenuto granché pur risultando proprio tra i più attenti all'ambiente assieme al gruppo di Torino. Conferma Guido Rossignoli, direttore generale dell'Anfia, l'associazione della filiera italiana dell'automobile: "L'orientamento dell'Europa svantaggia i costruttori delle auto di massa e attive nei segmenti più bassi, cioè proprio i gruppi che in questi anni avevano raggiunto i risultati più significativi nella lotta contro l'inquinamento".

**L'ACCORDO.** Negli ultimi 15 anni le grandi imprese non si sono sottratte all'impegno in favore dell'ambiente. Gli elementi inquinanti sono stati ridotti a livello continentale di oltre il 90 per cento dai maggiori produttori. Ma il problema dei problemi resta la Co2, l'anidride carbonica che anche in seguito all'entrata in vigore del protocollo di Kyoto, è considerata l'inquinante più responsabile del riscaldamento climatico. Le emissioni delle auto fino a oggi sono state tenute fuori da Kyoto ma i produttori europei riuniti nell'Accea (European Automobile Manufacturers' Association) hanno stipulato con la Commissione europea un'intesa parallela su base volontaria per ridurre la quantità di emissione tollerabile di Co2 da un'auto nuova per ogni chilometro percorso da 180 grammi a 140 entro la fine del 2008. L'obiettivo, però, non è stato centrato. Solo la Fiat ci è riuscita, con 133,7 grammi per chilometro in media su tutta la gamma e a settembre 2009 l'azienda di Torino ha rafforzato il primato scendendo a 129,1 grammi, addirittura sotto la soglia dei 130 grammi concordata come traguardo da raggiungere tra il 2012 e il 2015 a livello europeo. Il risultato Fiat è stato certificato da un'autorità terza, la Jato, società leader a livello mondiale per la consulenza e la ricerca nel campo automotive. Anche le altre grandi aziende hanno ridotto le emissioni di Co2 in maniera considerevole, addirittura di 7,4 grammi in media per chilometro rispetto ai 145 grammi di media del 2008. Dietro Fiat la graduatoria 2009 è questa: Toyota (132 grammi per chilometro), Peugeot (134,5), Citroën (138,1), Renault (138,9), Ford (140,4), Opel (149,5), Volkswagen (152,5), Audi (162,6), Mercedes (178,8).

**L'ITALIA PENALIZZATA.** Nel nuovo regolamento sulla riduzione delle emissioni di Co2 in vigore da questa estate, con una martellante operazione di lobby, la Germania è riuscita a far inserire il "parametro massa" dell'auto. Questi gli effetti secondo l'Anfia: l'applicazione di quel coefficiente impone "obiettivi più impegnativi per le vetture piccole e meno severi per quelle grandi". Premia i costruttori delle auto di grossa cilindrata e di lusso (i tedeschi) e sfavorisce i gruppi specializzati in utilitarie e auto medie, come Fiat e Peugeot, proprio quelli in testa alla classifica dei produttori più virtuosi. Fino al 2018 i trasgressori dovranno pagare da 5 a 25 euro ad auto per i primi 3 grammi di Co2 oltre la soglia consentita e 95 euro per i grammi eccedenti successivi. Ovvio che chi immatricola più auto (i costruttori di massa) è più colpito rispetto a chi ne immatricola meno (i costruttori di gamma alta).

Oltretutto ottenere riduzioni di Co2 sulle auto di grossa cilindrata è relativamente più agevole perché i margini di miglioramento sono più ampi. Tagliare, invece, su modelli già a basso tasso di emissioni costa uno sproposito. All'Anfia hanno calcolato che l'applicazione del regolamento europeo può incidere sui costi di produzione di un'auto di media e piccola cilindrata da 1.800 euro fino a 3.600 euro.

Tra le conseguenze c'è che prima di cambiare l'auto (piccola) la gente ci pensa dieci volte e poi magari si tiene la vecchia che ancora funziona, anche se dal punto di vista della Co2 è diventata una mina vagante. In Italia l'età media del parco circolante è tra le più vecchie d'Europa, 7 anni e mezzo.

**LE MOSSE DEL GOVERNO.** La sconfitta dell'Italia nella trattativa europea sull'auto di conseguenza non solo colpisce il più grande costruttore nazionale, ma si ripercuote negativamente anche sulla battaglia per un ambiente più pulito. Il governo italiano neanche ha provato a rimediare a livello interno per mitigare le conseguenze dello smacco comunitario. In Gran Bretagna è stato lanciato un piano che prevede garanzie ai prestiti pari a 2,3 miliardi di sterline per le aziende auto, più 27 milioni di sterline a Jaguar e Land Rover per sviluppare veicoli a carburante alternativi; in Spagna il piano per l'automobile è di 4 miliardi di euro; in Francia sono stati concessi incentivi alla rottamazione, prestiti per 6 miliardi e mezzo di euro, 400 milioni per la ricerca e sviluppo di veicoli puliti, elettrici e ibridi; in Germania è stata sospesa la tassa auto annuale, aperta una linea di credito di 100 miliardi per le aziende in crisi e concessi 500

milioni per due anni per la ricerca sui carburanti alternativi. In Italia il governo si è limitato a

concedere gli incentivi alla rottamazione che scadranno il 31 dicembre e forse saranno rinnovati con un decreto a gennaio.

**I tedeschi sono riusciti a imporre parametri sulle emissioni adatti alla loro industria e non alla nostra**

