

NON TUTTA LA SCIENZA E' D'ACCORDO CHE CI SIA UNA RELAZIONE COSI' STRETTA. DUBBI DA UN CONVEGNO

# CO2, clima e auto

Mobilità sostenibile e responsabile, oggi e domani. Questo l'invito rivolto ai costruttori (il cui sforzo economico e produttivo ha già sortito importanti risultati), dal presidente dell'Uiga (l'associazione che riunisce i giornalisti dell'automotive) Pierluigi Bonora presentando la seconda giornata della manifestazione Viva l'Auto, svoltasi a Firenze. "L'auto ecologica c'è, mancano però - ha proseguito - le infrastrutture, da una più ampia rete distributiva del metano che si estenda alle autostrade, alle colonnine per ricaricare le batterie delle vetture elettriche".

"Di fatto - ha osservato Guido Federico Rossignoli, direttore generale dell'Anfia (riunisce le aziende italiane dell'auto) - non esiste un settore che, come il nostro comparto, abbia saputo ridurre così tanto emissioni di CO2 e consumi. L'Ue continua a insistere, però, sulla sola industria dell'auto, senza considerare che il problema di una maggiore eco-compatibilità richiede un approccio integrato che consideri anche reti viarie capaci di fluidificare il traffico e guidatori educati a una guida più ecologica".

Ma le emissioni di CO2 rappresentano davvero un problema? "La risposta - ha affermato Franco Battaglia, docente di chimica ambientale all'università di Modena (mentre sta parlando, nella foto a sinistra) - è assolutamente no! Non dobbiamo sentirci in colpa, perché l'anidride carbonica non ha nulla a che vedere coi cambiamenti climatici: solo il 5% dell'effetto serra è dovuto alla CO2 naturale, il resto alla molecola dell'acqua. Inoltre, l'attuale non è il periodo più caldo: nel medioevo la Groenlandia era una grande isola verde; il riscaldamento di oggi è iniziato a metà del 1600, dunque non è addebitabile ad attività industriali

che allora non esistevano".

Un'analisi scientifica controcorrente, che smitizza le previsioni più catastrofiche. "Da dieci anni, dopo il massimo raggiunto nel 1998, il pianeta ha smesso di riscaldarsi e dunque - ha aggiunto - non esiste alcuna correlazione tra la variazione delle temperature e l'aumento delle emissioni di CO2. Peraltro, la sua attuale concentrazione è 1,2 volte il valore in epoca pre-industriale, ma la Terra ha sperimentato concentrazioni anche venti volte superiori".

Ha osservato Gian Primo Quagliano, direttore del centro studi Promotor: "La riduzione dei consumi è un impegno corale assunto dai Governi europei. Bruciare meno carburante è il vero cuore del problema, risparmiando all'ambiente una quantità proporzionale di emissioni. Per chiarezza, quelle generate dai veicoli ammontano a poco più dello 0,4% del totale".

Pure gli pneumatici sono chiamati in causa. "L'impegno a limitare la CO2 - ha affermato Francesco Gori, ad di Pirelli Tyre - costituisce un messaggio positivo, anche perché è stimolo all'innovazione. Oggi il contributo degli pneumatici "verdi" nel limitare i consumi si aggira intorno al 4-6%; con le auto elettriche salirà al 20%".

Paolo Ghinolfi, ad della società di autonoleggio Arval, è stato chiaro: "Bandire gli eccessi! Il nostro sforzo, con le molteplici iniziative nate dal progetto Ecopolis, si traduce in flotte aziendali più idonee al contesto urbano. Tutto il mondo dell'auto aziendale, che rappresenta il 30% dell'immatricolato annuo in Italia, può contribuire a diminuire un impatto che comunque si riflette sull'ambiente. Perché, quindi gli incentivi alla rottamazione non sono stati estesi anche alle flotte?".

Gli incentivi hanno avuto già un buon effetto sulle emissioni di CO2: da 145 gr/km dello scorso anno ai 137,6 di settembre, con un ovvio calo anche nei consumi. "Ci sono però ancora 13

milioni di veicoli euro 0, 1 e 2 - ha osservato Gianni Filippini, direttore generale dell'Unrae, l'associazione delle Case automobilistiche estere - che vanno sostituiti".

Gli incentivi hanno portato, nel periodo da gennaio a settembre, all'impennata delle auto a gpl e a gas metano, passate rispettivamente dal 3 al 13,2% e dal 3,4 al 6%. "La soluzione immediata - ha aggiunto Ugo Nazzaro, direttore delle relazioni esterne del Consorzio Ecogas - è la trasformazione a gas. Peraltro quest'anno per la prima volta le auto vendute con impianto di serie hanno superato quelle trasformate". La preferita è la Panda, con oltre 73mila unità tra gennaio e settembre, seguita a distanza dalla Grande Punto (42.800) e dalla Punto (27.600). Nella classifica per aree metropolitane relative ai veicoli trasformati a gpl e a metano, Napoli e Bologna guidano le rispettive classifiche.

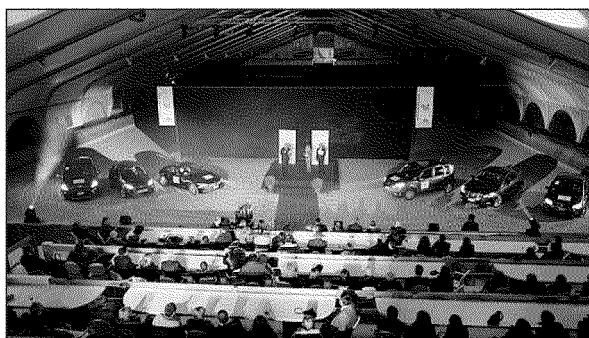
"I carburanti gassosi - ha puntualizzato Rita Caroselli, direttore di Asso-gasliquidi - rappresentano una soluzione pronta per abbattere gli inquinanti. Ma è necessario che gli incentivi siano riproposti: senza di essi difficilmente i consumatori si orientano verso l'impianto a gas".

Dello stesso avviso Liviana Forza, responsabile marketing Veicoli commerciali di Piaggio, che "ha una missione di mobilità leggera e cittadina, focalizzata sul corto raggio. Fin dal 1995 proponiamo un veicolo elettrico di cui abbiamo venduto 5 mila pezzi in Europa; e di recente abbiamo introdotto un calessino elettrico con batterie al litio e il primo scooter ibrido Mp3".

"Comunicare con chiarezza e senza falsi allarmismi", è stata questa la conclusione del direttore di Quattroruote, Mauro Todeschini. "Il settore dell'automotive non deve apparire come arroccato nella difesa dello status quo, semmai deve trasmettere al meglio tutto quanto ha fatto e fa per l'ambiente".



www.ecostampa.it



La proclamazione di Peugeot 3008 Auto Europa 2010