

LIMITI EMISSIONI CO₂

La Commissione Europea, nella Comunicazione del 7/2/2007, ha stabilito che le emissioni medie dei veicoli nuovi, venduti in Europa dal 2012, non dovranno superare il limite di 120 g/Km di CO₂.

Il limite è lo stesso imposto dai precedenti provvedimenti normativi. La novità è nel fatto che tale limite potrà essere raggiunto nel modo seguente:

- il miglioramento alla tecnologia motoristica dovrà raggiungere i 130 g/Km di CO₂;
- la restante riduzione di 10 g/km potrà essere raggiunta attraverso misure complementari che, la Commissione indica esplicitamente.

Tali misure dovranno riguardare:

- l' utilizzo di pneumatici a bassa resistenza di rotolamento (LRRT- Low Rolling Resistance Tires);
- l'adozione di sistemi automatici per il monitoraggio della pressione dei pneumatici (TPMS- Tyre Pressure Monitoring Systems);
- l'uso di condizionatori a migliore efficienza energetica (MACS- Mobile Air Conditioning Systems);
- l'impiego di indicatori di cambio marcia (GSI- Gear Shift Indicator);
- l'utilizzo di lubrificanti a bassa viscosità (LVL- Low viscosity lubricant)
- la promozione di carburanti a basso contenuto di carbonio, come i Biofuels.

Il limite di 130 g/km, da raggiungere attraverso il miglioramento della tecnologia motoristica, è molto restrittivo alla luce dei valori medi di emissione dichiarati nel 2005 dalle Associazioni di Costruttori di autoveicoli, ACEA, KAMA e JAMA, valori ancora lontani dall'obiettivo dei 140 g/Km che i costruttori europei, associati in ACEA, avevano volontariamente fissato per il 2008 e che i costruttori giapponesi e coreani, rispettivamente associati in JAMA e KAMA, avevano stabilito, anch'essi in accordo volontario, per il 2009.

I costruttori pur profondamente convinti della necessità di ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture, rimangono divisi su come attuare le riduzioni imposte dalla Commissione.

Per molti costruttori sarebbe necessario non un limite unico ma, limiti differenziati in base al peso delle autovetture.

In questo modo vetture più pesanti, come i SUV, potrebbero ottenere la deroga dal limite emissivo per i motori di 130 g/Km

Secondo l'associazione ambientalista " Transport and Environment" *T&E* , la riduzione del peso dei veicoli è invece fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione della CO₂. Inoltre il peso eccessivo dei veicoli è molto pericoloso in caso di investimento di pedoni.

Correlare gli standard emissivi ed il peso sarebbe un disincentivo a produrre auto più leggere: i produttori non sarebbero più costretti a ridurre il peso dei veicoli per raggiungere il limite unico per i motori di 130 g/Km, esistendo limiti differenziati per classi di peso.

Per la *T&E* la differenziazione del limite, se necessaria, dovrebbe essere legata ad altri parametri come, ad esempio, l'impronta del veicolo, cioè l'area compresa tra le quattro ruote.

L'Associazione Europea delle case costruttrici (ACEA), contesta la tesi che il peso dei veicoli costituisca pericolo, affermando che, anzi, spesso l'incremento di peso è l'effetto del raggiungimento di migliori standard di sicurezza, imposti dai crash test.

Secondo l'ACEA la differenziazione dei limiti in base al peso, peraltro parametro di facile misurazione a differenza dell'area di impronta, potrebbe salvaguardare la diversità della produzione automobilistica.

Entro la fine del 2007, la Commissione Europea preparerà una bozza di legislazione per la implementazione della strategia sulla CO₂, con particolare riguardo al sistema di riduzione delle emissioni delle autovetture.