

## Come cambia l'auto

### Minori emissioni e minori consumi per le macchine nuove: l'ambiente ringrazia, mentre le casse statali vanno in crisi

di Antonio Sileo e Niccolò Cusumano

L'automobile, per continuare ad avere successo nelle economie mature o anche affermarsi nei paesi ad alto potenziale come India, Cina e Russia o, ancora, per continuare a crescere come in Brasile, deve necessariamente cambiare. Il driver principale di questo cambiamento è un'attenzione sempre maggiore nei confronti dell'ambiente, a cominciare dalla riduzione delle emissioni. Per misurare queste ultime, il parametro di riferimento sono i grammi per chilometro di anidride carbonica, nota anche come biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>), emessi allo scarico. L'emissione di CO<sub>2</sub> esprime anche l'efficienza dell'auto: meno se ne emette, meno si consuma. Alle aspettative dei consumatori in materia di sicurezza (attiva e passiva) e comfort si sono ormai affiancate quelle ecologiche.

In Europa il settore automobilistico deve perseguire target fissati con specifiche direttive: al 2020, le auto di nuova immatricolazione dovranno emettere, in media, al massimo 95 gCO<sub>2</sub>/km. L'ultimo Salone dell'automobile di Ginevra, conclusosi il 17 marzo, ne ha fornito un'ulteriore riprova. Due soli esempi, tanto estremi quanto significativi. Dopo oltre 10 anni dal primo avveniristico prototipo, la Volkswagen ha presentato la XL1, ormai pronta per essere venduta, in grado di percorrere 100 km con un solo litro di gasolio con emissioni di 21 gCO<sub>2</sub>/km. Risultato possibile grazie a una massa molto contenuta, a un'ottima aerodinamica e all'uso combinato di un piccolo motore bicilindrico con un'unità elettrica. Caratteristiche che, *mutatis mutandis*, si ritrovano anche nell'ultima Ferrari, la prima ibrida nella storia del Cavallino Rampante. In questo caso, le emissioni sono state ridotte del 40% rispetto all'auto di punta Ferrari di dieci anni fa, la Enzo.

I grammi di CO<sub>2</sub> emessi per km non sono stati interiorizzati solo dal marketing, ma rientrano appieno nei target prestazionali dell'intera piramide automobilistica. E il notevole impegno profuso sta portando frutto. In Italia le emissioni di auto di nuova immatricolazione sono passate, in media, dai 147,3 gCO<sub>2</sub>/km del 2006 ai 126,3 del 2012 (dati Unrae).

Se a minori emissioni corrispondono minori consumi, l'impatto su questi ultimi è inevitabile. Confrontando, infatti, i dati definitivi per il periodo gennaio 2002-dicembre 2010, i consumi di benzina sono passati da 16 milioni di tonnellate/anno a poco meno di 10, mentre i consumi di gasolio sono passati da 21,5 a oltre 25 milioni di tonnellate, con un chiaro effetto di sostituzione (dati Ministero Sviluppo Economico).

E negli ultimi due anni questa tendenza si è andata sempre più consolidando: a dicembre 2012 i consumi di benzina si sono fermati a 8,4 tonnellate, quelli di gasolio a 23,4, anche per via della crisi e della minore movimentazione di merci.

Tutto ciò ha determinato un imprevisto, paradossale e preoccupante effetto: sia a dicembre 2012 che a gennaio 2013 il gettito derivante dalle vendite dei carburanti per auto si è contratto, rispettivamente del 7,2% e del 5,2% (dati Centro Studi Promotor), pur non essendo diminuita la pressione fiscale.