

IL PARCO AUTO IN EUROPA

Evoluzione delle cilindrata in cm³ per le nuove vetture

	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007
Austria	1.810	1.776	1.769	1.765	Italia	1.587	1.579	1.577
Belgio	1.735	1.721	1.711	1.723	Lussemburgo	1.961	1.963	1.964
Danimarca	1.684	1.654	1.654	1.651	Olanda	1.711	1.720	1.699
Finlandia	1.804	1.816	1.836	1.851	Portogallo	1.523	1.524	1.537
Francia	1.724	1.695	1.666	1.680	Spagna	1.734	1.726	1.710
Germania	1.863	1.844	1.851	1.863	Svezia	1.988	1.990	1.972
Grecia	1.544	1.541	1.537	1.548	Regno Unito	1.752	1.771	1.775
Irlanda	1.592	1.604	1.624	1.637	Ue (15)	1.740	1.732	1.728

Fonte: AAA (Association Auxiliaire de l'Automobile)

Ambiente. All'impianto finale delle norme europee mancano solo le misure sanzionatorie - Nuovo incontro mercoledì

Più vicina l'intesa sull'eco-auto

A Bruxelles compromesso sulla scadenza al 2015 per ridurre le emissioni di CO2



Adriana Cerretti
BRUXELLES. Dal nostro inviato
Accordo quasi fatto in Europa sull'auto più pulita. L'intesa sembrava a portata di mano nel corso del quarto "trilogio" della sessione dei negoziati tra Consiglio, Commissione ed Europarlamento. Invece, emesso il blocco. Ce ne vorrà un quinto, di trilogio, in calendario mercoledì prossimo a Bruxelles.

Impossibile trovare una posizione comune sul livello delle multe da comminare ai produttori che non si atterranò alle nuove norme Ue sulle emissioni di biossido di carbonio. Guido Sacconi, il relatore socialista del pacchetto Co2-auto, è stato incaricato dai gruppi politici dell'assemblea di negoziare l'ultimo miglio dell'accordo. In giro si respira ottimismo. L'impressione è che l'intesa finale sarà raggiunta prima del vertice europeo di Bruxelles dell'11-12 dicembre.

Lo schema di compromesso prevede, rispetto al calendario originario di Bruxelles, un allungamento di 4 anni, dal 2012 al 2015, del calendario per ridurre le emis-

sioni a 130 grammi al Km, con altri 10 ottenuti grazie a carburanti più puliti e pneumatici più performanti. Com'è noto, ogni casa automobilistica avrà il suo obiettivo da raggiungere per le vetture nuove messe in commercio varerà dai 132 g/Km della Volkswagen ai 122 della Fiat.

PICCOLI COSTRUTTORI

Anche le case di nicchia potranno beneficiare delle deroghe purché abbiano progettazione e produzione separate

La marcia verso il traguardo sarà non solo più lunga ma anche graduale: entro il 2012 i costruttori dovranno aver allineato alla nuova normativa il 65% delle nuove auto. L'anno dopo dovranno passare al 75%, per poi salire all'80-85% e concludere al 100% l'ultimo anno, nel 2015. In cambio della progressività ottenuta, si impegneranno a ridurre entro il 2020 le emissioni a 95 grammi per

km. «Se consideriamo che ancora tre anni fa la media delle emissioni in Europa era di 159 g/Km, possiamo renderci conto dell'importanza dell'impegno cui è chiamata l'industria automobilistica», ha commentato Sacconi.

L'accordo stabilisce anche che i produttori di nicchia (che sfornano meno di 10.000 vetture all'anno) potranno beneficiare di deroghe, anche quando rientrano nella costellazione di un grosso costruttore, come nel caso della Ferrari nel gruppo Fiat, purché possiedano centri di progettazione e produzione separati. Non solo. Chi produrrà auto elettriche, ibride, commutate a emissioni quasi zero, potrà beneficiare di un sistema di "supercrediti" che gli permetterà di abbassare la propria media di emissioni ben oltre il "peso" numerico dell'auto stessa.

Per quanto riguarda le multe, a chi non rispetterà i nuovi tetti, la bozza di intesa, ancora da finalizzare nei dettagli, prevede che per gli sforzi superiori ai 4 grammi rispetto all'obiettivo stabilito si pagheranno 95 euro a grammo

per vettura. Le sanzioni per superamenti fino a 3 grammi sarebbero decisamente minori (intorno ai 5 euro/g), anche se ancora non si sa di quanto.

L'intesa sull'auto più pulita non ha potuto ignorare la crisi in cui versa il settore, che ha visto la caduta delle vendite nell'Unione del 14,5% in ottobre, il sesto calo mensile consecutivo. Non a caso nel piano europeo di rilancio economico che verrà presentato oggi a Bruxelles sono contemplati aiuti all'auto secondo il codice attuale che li prevede per la ricerca, l'innovazione tecnologica, in particolare se sempre più "verde".

Sull'ipotesi di aiuti nazionali ai classici, invece, Bruxelles continua a resistere. Anche se le pressioni di Francia e Germania per erogarli si fanno sempre più forti. «Non possiamo abbandonare la nostra industria dell'auto, che è un patrimonio per l'Europa. La Germania su questo punto condivide esattamente la nostra volontà», ha dichiarato il presidente francese Nicolas Sarkozy al termine l'altro ieri del suo incontro con il cancelliere tedesco Angela Merkel.



La Legion d'onore a Luca di Montezemolo

Il 2 dicembre Luca Cordero di Montezemolo riceverà all'Eliseo dal presidente Nicolas Sarkozy la Legion d'onore in riconoscimento della sua attività di presidente di Fiat e Ferrari ma anche della sua amicizia per la Francia. Montezemolo, tra l'altro, è da anni nel consiglio d'amministrazione di Ppr, il gruppo francese che controlla anche Gucci.

Sole 24 Ore 26 Novembre 2008