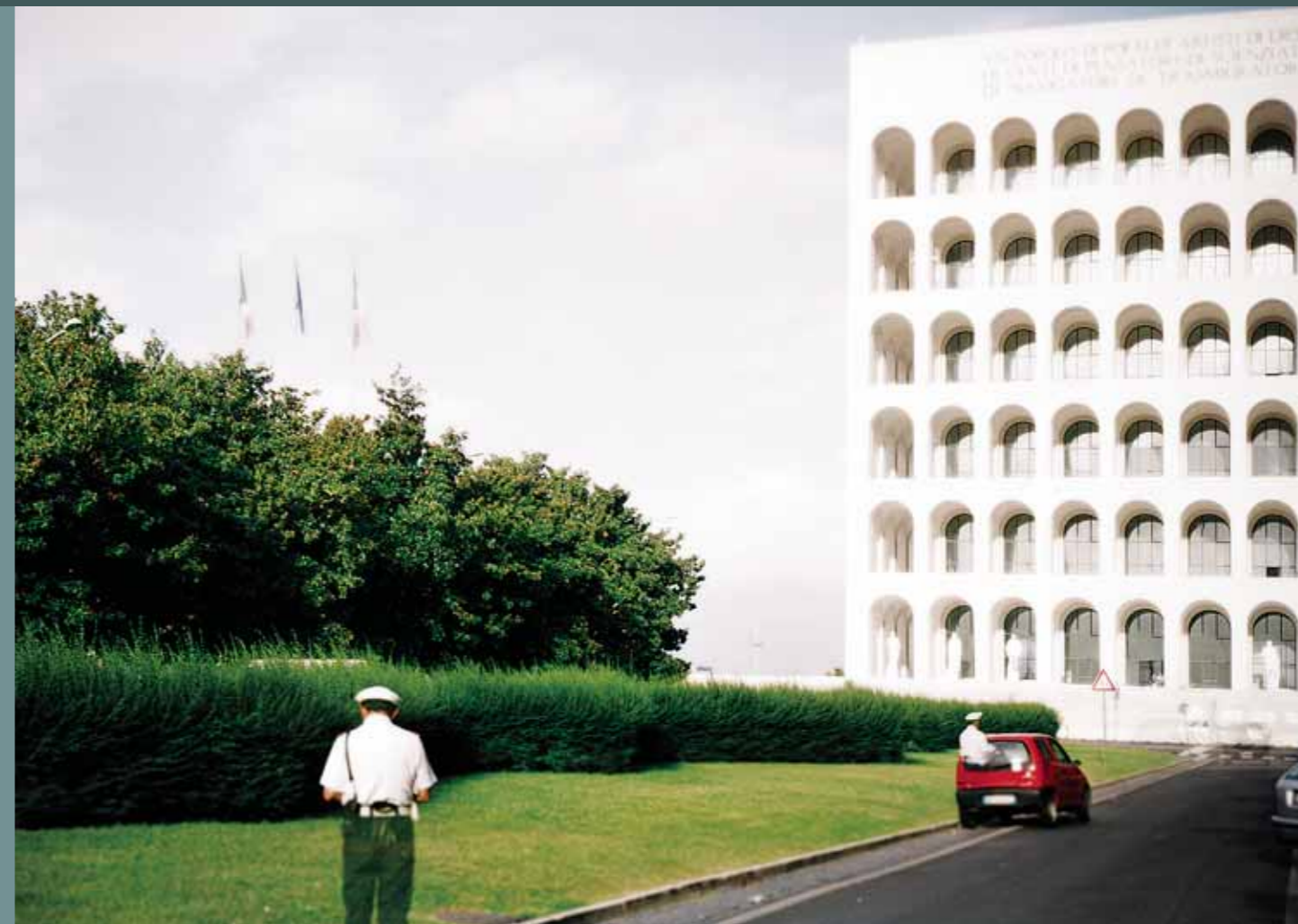


a cura di **Andrea Barolini, Corrado Fontana, Emanuele Isonio e Guido Viale**

dossier

Automobile, amore nostrum. L'Italia ferma su quattro ruote >18
Tasse auto: difficile rinunciare al "bottino" >20
Ponti: «Mezzi pubblici? Puntiamo sulle eco-auto» >22
Zambrini: «Incentivare i servizi di mobilità» >23
L'Europa si muove (meglio di noi) >24
Emissioni nocive, tra miti e falsi problemi >26
Crisi dell'auto, specchio della recessione >27

Eur (Roma): il Palazzo della Civiltà Italiana.
In uno scatto multiplo, un vigile multa
un'auto parcheggiata in divieto di sosta.
Italia, 2007



DAVIDE MONTELEONE / CONTRASTO

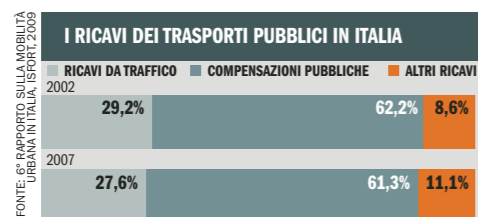
Trasporti L'ingorgo che ci rende insostenibili

Le cattive abitudini, la mancanza di infrastrutture e la scarsità di investimenti hanno reso la mobilità italiana sinonimo di caos e inquinamento. Il prezzo? 6,4 miliardi di euro all'anno

Automobile amore nostrum L'Italia ferma su quattro ruote

di **Andrea Barolini**

Lunedì, ore 7 del mattino. Si esce di casa per andare al lavoro. Niente chiavi della macchina: a pochi metri dal portone c'è un autobus elettrico "a chiamata" che, grazie alle corsie preferenziali, in breve porta alla più vicina fermata della metropolitana. In alternativa si può usare la bici a pedalata assistita, noleggiata con il servizio di bike sharing a poche decine di euro all'anno. Oppure prenotare un'auto ecologica con il servizio di car sharing, per qualche centesimo di euro per ogni chilometro percorso. Benvenuti nell'era della mobilità sostenibile. Fantascienza? In teoria no, sarebbe tutto alla nostra portata. A cominciare dalle tecnologie. Ma, al momento, siamo lontani anni luce da questo scenario. La colpa è degli enormi interessi (economici) in gioco, di una crescita urbanistica irrazionale, della scarsa consapevolezza dell'impatto ambientale (ed economico) dei nostri comportamenti.



In Italia il 90% dei cittadini si sposta quasi ogni giorno. Soprattutto nel comune di residenza. E quasi l'80% lo fa sempre con la propria auto: per questo il primo obiettivo è modificare i trasporti nelle grandi città

Urge una rivoluzione della mobilità

Nel nostro Paese pare che non si riesca proprio a rinunciare agli spostamenti. Oltre il 90% di noi - secondo l'ultimo *Rapporto sulla qualità della mobilità nelle province italiane* redatto da Aci ed Eurispes - si sposta tutti i giorni (75,6%) o tre-quattro volte alla settimana (15,4%). Ben l'88,2% dei cittadini, inoltre, si muove nel territorio del proprio comune (53,8%) o, al più, nella provincia (34,4%). La lettura dei dati è chiarissima: la strada verso la mobilità sostenibile passa proprio attraverso un grande cambiamento nei trasporti delle realtà urbane.

«Servirebbe la rivoluzione della "demotorizzazione", come avviene in molte città europee», spiega Andrea Poggio, vice direttore generale di Legambiente. Nelle nostre città, infatti, oggi ci si muove in modo davvero poco intelligente. Il 79,5% degli italiani è "innamorato" dell'auto privata. Gli spostamenti collettivi, invece, sono fermi al 12,6% (nelle metropoli la percentuale sale al 20,3). D'altra

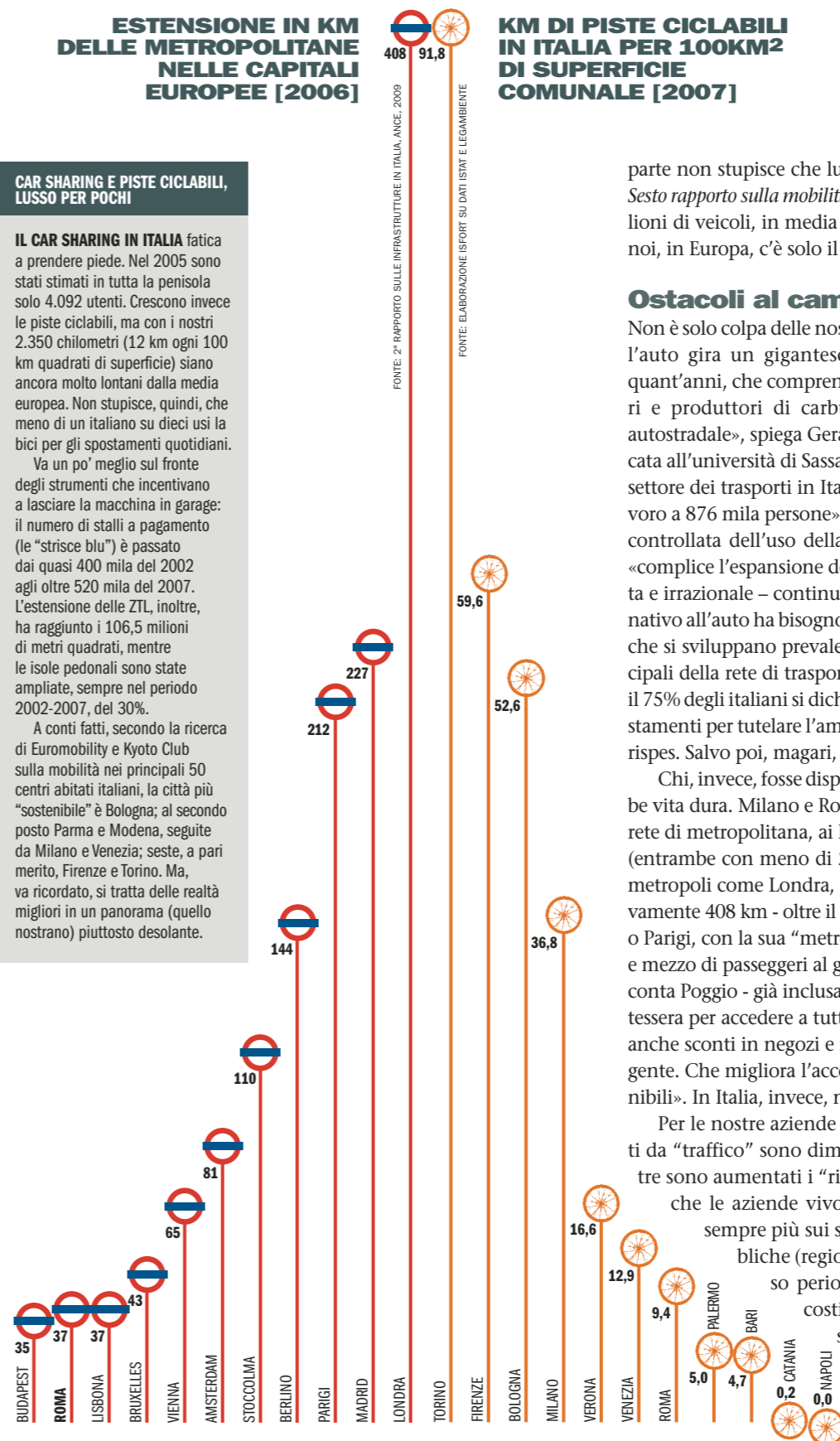
ESTENSIONE IN KM DELLE METROPOLITANE NELLE CAPITALI EUROPEE [2006]

CAR SHARING E PISTE CICLABILI, LUSO PER POCHI

IL CAR SHARING IN ITALIA fatica a prendere piede. Nel 2005 sono stati stimati in tutta la penisola solo 4.092 utenti. Crescono invece le piste ciclabili, ma con i nostri 2.350 chilometri (12 km ogni 100 km quadrati di superficie) siamo ancora molto lontani dalla media europea. Non stupisce, quindi, che meno di un italiano su dieci usi la bici per gli spostamenti quotidiani.

Va un po' meglio sul fronte degli strumenti che incentivano a lasciare la macchina in garage: il numero di stalli a pagamento (le "strisce blu") è passato dai quasi 400 mila del 2002 agli oltre 520 mila del 2007. L'estensione delle ZTL, inoltre, ha raggiunto i 106,5 milioni di metri quadrati, mentre le isole pedonali sono state ampliate, sempre nel periodo 2002-2007, del 30%.

A conti fatti, secondo la ricerca di Euromobility e Kyoto Club sulla mobilità nei principali 50 centri abitati italiani, la città più "sostenibile" è Bologna; al secondo posto Parma e Modena, seguite da Milano e Venezia; seste, a pari merito, Firenze e Torino. Ma, va ricordato, si tratta delle realtà migliori in un panorama (quello nostrano) piuttosto desolante.



KM DI PISTE CICLABILI IN ITALIA PER 100KM2 DI SUPERFICIE COMUNALE [2007]

parte non stupisce che lungo lo stivale siano presenti - si legge nel *Sesto rapporto sulla mobilità in Italia*, redatto da Isfort e Asstra - 36 milioni di veicoli, in media 59,7 ogni 100 abitanti (più "trafficato" di noi, in Europa, c'è solo il Lussemburgo).

Ostacoli al cambiamento

Non è solo colpa delle nostre abitudini, però. «Intorno al settore dell'auto gira un gigantesco sistema di interessi, vecchio di cinquant'anni, che comprende i produttori di automobili, i distributori e produttori di carburanti, i gestori del sistema stradale e autostradale», spiega Gerardo Marletto, docente di economia applicata all'università di Sassari. Basti pensare che, nel suo complesso, il settore dei trasporti in Italia conta 153 mila imprese, che danno lavoro a 876 mila persone». Secondo responsabile dell'espansione incontrollata dell'uso della macchina, poi, è la cattiva urbanistica, «complice l'espansione delle città degli ultimi decenni, incontrollata e irrazionale - continua il professor Marletto -. Un sistema alternativo all'auto ha bisogno, per funzionare, di centri urbani compatti che si sviluppano prevalentemente per poli e intorno ai nodi principali della rete di trasporto pubblico». A ciò va aggiunto che quasi il 75% degli italiani si dichiara non disposto a diminuire i propri spostamenti per tutelare l'ambiente, riferisce ancora il rapporto ACI-Eurispes. Salvo poi, magari, lamentarsi per lo smog.

Chi, invece, fosse disposto a cambiare le proprie abitudini, avrebbe vita dura. Milano e Roma offrono rispettivamente 74 e 36 km di rete di metropolitana, ai livelli di cittadine come Lille e New Castle (entrambe con meno di 200 mila abitanti). E lontani anni luce da metropoli come Londra, dove la "underground" misura complessivamente 408 km - oltre il doppio dell'intera rete italiana (161,9 km) - o Parigi, con la sua "metropolitain" da 16 linee, 213 km e 4 milioni e mezzo di passeggeri al giorno. «A Strasburgo, in alcuni hotel - racconta Poggio - già inclusa nel prezzo della camera viene fornita una tessera per accedere a tutti i servizi di mobilità urbana, che prevede anche sconti in negozi e musei. Questo è marketing urbano intelligente. Che migliora l'accoglienza e incentiva gli spostamenti sostenibili». In Italia, invece, non c'è nulla di tutto questo.

Per le nostre aziende di trasporto pubblico gli introiti derivanti da "traffico" sono diminuiti, dal 2002 al 2007, dell'1,6%. Mentre sono aumentati i "ricavi vari". Il che, in altre parole, significa che le aziende vivono sempre meno sui biglietti venduti e sempre più sui servizi accessori. Non solo. Le risorse pubbliche (regionali) sono aumentate del 7,5% nello stesso periodo, ma l'inflazione del settore (quindi i costi effettivamente sostenuti dalle società) è stata del 16,2%. I capitali pubblici sono quindi insufficienti. E, come se non bastasse, spesso le Regioni tardano anche a trasferire il denaro.

Fondi pubblici: pochi e spesi male

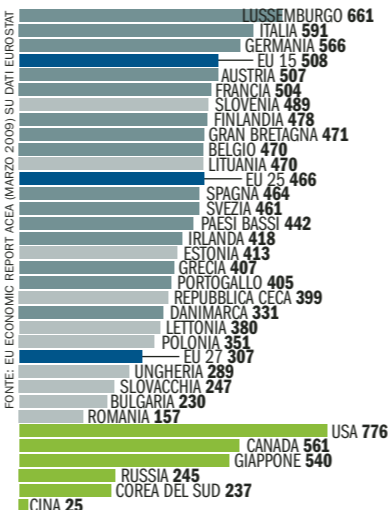
Servirebbero, dunque, una nuova cultura della mobilità e (molti) investimenti mirati a scoraggiare l'uso dell'auto privata. Fino ad ora, invece, la maggior parte delle risorse pubbliche è stata utilizzata per incentivare l'acquisto di nuovi veicoli, meno inquinanti. Il che è di certo un bene, ma non costituisce la soluzione. Primo, perché un'auto ad emissioni zero, di fatto, non esiste (perfino le elettriche inquinano attraverso l'usura di freni e pneumatici). Secondo, perché così non si risolve il problema della congestione delle grandi città. «Si rischia un effetto-rimbalzo - sottolinea Marletto - la migliore efficienza è annullata dal fatto che si usa di più il mezzo. Sono ormai due anni che l'Agenzia europea per l'ambiente, nella valutazione dell'impatto dei trasporti, conclude che nonostante i progressi tecnologici l'auto aumenta i propri effetti nocivi». E in effetti il settore dei trasporti è l'unico che, nel complesso, inquina sempre di più: tutti gli altri, dai produttori di energia alle aziende agricole, hanno registrato qualche miglioramento negli ultimi anni (vedi **GRAFICO**).

Il ministero per lo Sviluppo economico solo nel 2009 ha stanziato infatti per l'acquisto di auto nuove 102 milioni di euro. Mentre solo 10 milioni sono stati dedicati all'acquisto di bici tradizionali o elettriche. In città come Stoccolma, in Svezia, contano invece con più o meno la stessa cifra (120 milioni di euro) di raddoppiare le piste ciclabili (già molto più estese delle nostre). Amburgo, in Germania, semplicemente imponendo un limite di velocità di 30 km/h in molte vie del centro e promuovendo la mobilità pedonale ha fatto sì che un quarto dei suoi cittadini si muova abitualmente a piedi.

Se lo si facesse anche in Italia converrebbe a tutti: «Ogni famiglia per la macchina spende ogni anno tra i 2 e i 5 mila euro: i mezzi alternativi non costano più di mille euro», spiega Marletto. «In futuro non possederemo un'auto - gli fa eco Poggio -. Risparmieremo e useremo mezzi come il car sharing». Ci guadagnerà anche lo Stato: basti pensare che la ricaduta economica legata alla sola congestione del traffico è pari, per l'Italia, ad una perdita annua di 6,4 miliardi di euro. Qualcosa come lo 0,6% del Pil. ■

INTROITI FISCALI PER L'ACQUISTO DI AUTO NELL'EUROPA A 15														
VALORI IN MILIARDI	AUSTRIA € 2006	BELGIO € 2004	DAN. DKK 2006	GER. € 2006	SPAGNA € 2006	FRANCIA € 2006	GRECIA € 2006	IRL. € 2005	ITALIA € 2006	P.BASSI € 2006	POR. € 2005	FIN. € 2006	SVEZIA SEK 2006	GB € 2006
1. IVA su auto, servizi e pneumatici	2,469	4,291	N.A.	26,000	5,940	12,679	N.A.	0,058	20,25	2,412	1,279	1,170	15,0	12,83
Vendite di auto nuove	1,176			18,990	3,574	7,089				0,709				
Vendite di auto usate	0,074			2,050	0,068	0,622				0,088				
Servizi e riparazioni		1,416		3,735		4,968				1,504				
Accessori	0,865		1,225	2,298	-									
2. Lubrificanti	4,768	5,765	14,965	39,902	17,116	33,173	2,608	2,339	33,49	6,654	3,428	3,219	46,6	23,45
3. Tasse d'immatricolazione	0,510	0,319	23,791		1,418	1,785	0,896	1,712	1,28	0,797	1,211	1,553		
Tasse sul possesso	1,465	1,463	9,221	8,940	2,250	1,341	0,794	0,802	5,90	2,635	0,136	0,560	10,7	5,01
Imposte sulle patenti		0,007		0,065	0,073	-								0,07
Tasse sulle assicurazioni	0,302	0,449	2,125	3,320	0,733	3,898			4,55			0,260		
Pedaggi	1,217		0,457			8,193	N.A.	0,039	1,10					
Tariffe doganali		0,093		0,470								0,119		
Altre imposte	0,550	0,520		0,285	0,370	1,162	0,860	1,766	0,089				6,5	3,71
TOTALE	11,281	12,148	50,309	79,000	27,900	62,231	4,298	5,066	67,430	15,565	5,918	6,782	78,8	45,07
EURO	11,3	12,1	8,8	79,0	27,9	82,2	4,3	5,1	67,4	16,6	5,9	6,8	9,8	45,1
TOTALE COMPLESSIVO: 3,5% DEL PRODOTTO INTERNO LORDO														

NUMERO AUTO PER 1.000 ABITANTI



Tasse auto, difficile rinunciare al "bottino"

Ogni anno il fisco italiano guadagna quasi 70 miliardi dal settore auto. Un freno alla mobilità verde?

PER CHI SCEGLIE AUTO PIÙ ECOLOGICHE E DAI CONSUMI RIDOTTI i governi europei (anche quello italiano) hanno introdotto incentivi e meccanismi fiscali premiali. Ma le spinte in tale direzione (e ancor più l'adozione di politiche che riformino radicalmente il sistema di mobilità) rischiano di essere annacquate e dilazionate. Perché, paradossalmente, l'attuale assetto fiscale fa sì che per le casse statali sia molto meglio avere un parco auto sovrabbondante e poco ecologico. Nessuna dietrologia né accusa di malafede. Basta leggere i numeri delle entrate fi-

scali connesse con il mercato dell'auto (la **TABELLA** fa riferimento alla situazione 2006 nei Paesi dell'Europa a 15). Il nostro governo ha incassato oltre 20 miliardi di euro dall'Iva sui veicoli (più sono costosi i mezzi, meglio è per il fisco), 4,5 miliardi dalle tasse sulle assicurazioni auto (che crescono con il valore del mezzo da assicurare) e 33,5 miliardi dalle accise sui carburanti (le auto che consumano molto non fanno felici solo le aziende petrolifere). Totale: 67,4 miliardi. Un gruzzolo niente male, che corrisponde al 4,5% del Prodotto interno lordo italiano. Superiore an-

SE LE AUTO A BENZINA INQUINANO MENO DELLE IBRIDE

IN ITALIA MOLTI SPOT reclamizzano auto considerate "a basso impatto ambientale" o "ecologiche". Sono molti i parametri che devono essere utilizzati per capire se un'auto è davvero amica dell'ambiente. In questa tabella

Valori ha analizzato (su dati forniti da Quattroruote) le emissioni di CO2 per chilometro percorso. Scoprendo che alcune auto con classici motori a benzina inquinano meno di alcuni pluri-reclamizzati motori Ibridi. Va considerato

che dal 2012 tutte le auto dovranno, secondo i target ipotizzati a livello internazionale, emettere meno di 120 g/km di CO2. E nel 2020 non più di 80: ad oggi, nessuna auto in commercio in Italia soddisfa questo limite.

LE AUTO IN COMMERCIO IN ITALIA NEGLI ULTIMI 12 MESI CON EMISSIONI DI CO2 INFERIORI A 120 G/KM

MARCA	MODELLO (CO2/KM)	EMISSIONI	ALIMENTAZIONE	MARCA	MODELLO (CO2/KM)	EMISSIONI	ALIMENTAZIONE
Smart	Fortwo 800 33 kW	88	Diesel	Citroen	C3 1.4Hdi 70CV	115	Diesel
Seat	Ibiza 1.4 Tdi 80CV DPF Ecomotive	98	Diesel	Ford	Focus 1.6 TDCi 110 CV ECOnetic DPF	115	Diesel
Toyota	iQ 1.0 68 CV	99	Benzina	Renault	Clio Storia 1.5 dCi 65CV	115	Diesel
Seat	Leon 1.9 Tdi DPF Ecomotive	100	Diesel	Seat	Ibiza 1.4 Tdi DPF	115	Diesel
Honda	Insight	101	Ibrida	Volvo	C30 1.6 D DRIVE R-Design	115	Diesel
Smart	Fortwo 1000 52 kW MHD	103	Benzina	Ford	Fiesta 1.6 TDCi Clever	116	Diesel
Nissan	Pixo 1.0 Easy	103	Benzina	Kia	Picanto 1.1 12v CRDi VGT	116	Diesel
Suzuki	Alto 1.0 L	103	Benzina	Smart	Fortwo 1000 62 kW	116	Benzina
Daihatsu	Coore 1.0 12v	104	Benzina	Peugeot	207 1.6 16V HDi 90CV	117	Diesel
Mini	Cooper D	104	Diesel	Renault	Clio 1.5 dCi 85CV	117	Diesel
Toyota	Prius 1.5	104	Ibrida	BMW	116d 5p. Futura DPF	118	Diesel
Volvo	C30 1.6 D DRIVE Start/Stop POLAR	104	Diesel	Citroen	C3 1.6Hdi 90 CV	118	Diesel
Volvo	S40 1.6 D DRIVE Start/Stop Momentum	104	Diesel	Daihatsu	Sirion 1.0	118	Benzina
Volvo	V50 1.6 D DRIVE Start/Stop POLAR	104	Diesel	Daihatsu	Sirion 1.0 Green Powered	118	Benzina/GPL
Toyota	Aygo 1.0 WT-i	106	Benzina	Ford	Focus 1.6 TDCi 90 CV	118	Diesel
Citroen	C1 1.0 3p. airdream C1TY	106	Benzina	Hyundai	Getz 1.5 CRDi VGT 16V	118	Diesel
Peugeot	107 1.0 Desir	106	Benzina	Kia	Picanto 1.1 12v Hot e Trendy Bi-Fuel	118	Benzina/GPL
VW	Polo 1.4 TDI 80CV DPF Bluemotion	108	Diesel	Seat	Ibiza 1.4 Tdi 80CV DPF Special Edition	118	Diesel
Citroen	C1 1.4Hdi	109	Diesel	Subaru	Justy 1.0 12v UP	118	Benzina
Honda	Civic Hybrid 1.3	109	Ibrida	Audi	A3 1.9 TDiLe F.A.P Atraction	119	Diesel
Mini	Cooper D Clubman	109	Diesel	BMW	118 D	119	Diesel
Peugeot	107 1.4 Hdi	109	Diesel	Chevrolet	Matiz 800 GPL Eco Logic	119	Benzina/GPL
Seat	Ibiza 1.6 CR DPF 3p. Reference	109	Diesel	Citroen	C2 1.6 HDi 16v VTS	119	Diesel
Toyota	Aygo 1.0 WT-i	109	Benzina	Fiat	500 1.2	119	Benzina
Toyota	Aygo 1.4 D	109	Diesel	Fiat	Grande Punto 1.3 MultiJet 75 CV	119	Diesel
Toyota	Yaris 1.4 D-4D	109	Diesel	Fiat	Punto 1.2 5p. Natural Power	119	Benzina/Metano
Fiat	500 1.3 16v MultiJet	110	Diesel	Fiat	Punto Classic 1.3 MultiJet 16V	119	Diesel
Renault	Clio Storia 1.5 dCi 85CV	111	Diesel	Fiat	Panda 1.2 Dynamic Eco	119	Benzina
Peugeot	206 1.4 Hdi	112	Diesel	Ford	Ka+ 1.2 8V 69CV	119	Benzina
Smart	Fortwo 1000 45 kW	112	Benzina	Ford	Fiesta 1.4 TDCi Clever	119	Diesel
Smart	Fortwo 1000 52 kW	112	Benzina	Ford	Focus 1.6 TDCi 110CV DPF	119	Diesel
Ford	Ka+ 1.3 TDCi 75CV	112	Diesel	Ford	Fusion 1.6 TDCi	119	Diesel
Citroen	C2 1.4Hdi 70CV	113	Diesel	Hyundai	i10 1.1 12V	119	Benzina
Citroen	C3 1.4 HDi 70CV CMP5 air.	113	Diesel	Kia	Rio 1.5 16V CRDi 5p. LX Easy	119	Benzina
Fiat	Panda 1.3 16v MultiJet DPF	113	Diesel	Mercedes	A Class A 160 CDI BlueEfficiency Coupè	119	Diesel
Fiat	500 1.2 PUR-02	113	Benzina	Opel	Corsa 1.3 CDTI 75CV ecoFLEX	119	Diesel
Renault	Twingo 1.5 dCi	113	Diesel	Peugeot	207 1.6 16V HDi 90CV SW	119	Diesel
Daihatsu	Travis 1.0	114	Benzina	Peugeot	Bipper Tepee 1.4 HDi 70CV	119	Diesel
Fiat	Panda 1.2 Natural Power	114/146	Metano/Benzina	Renault	Grand Modus 1.5 dCi 85CV	119	Diesel
Fiat	Panda 1.3 16v MultiJet	114	Diesel	Renault	Modus 1.5 dCi 85CV	119	Diesel
Hyundai	i10 1.1 CRDi VGT 12V	114	Diesel	Seat	Ibiza 1.4 Tdi DPF	119	Diesel
Kia	Picanto 1.0 Town e Life Bi-Fuel	114	Benzina/GPL	Suzuki	Swift 1.3 DDiS 16V GL	119	Diesel
Lancia	Y 1.3 MJT 90CV	114	Diesel	Golf	1.9 TDI Bluemotion	119	Diesel
Mazda	2 1.4L TD 68CV	114	Diesel	VW	Polo 1.4 TDI 69CV	119	Diesel
Peugeot	207 1.4 HDi 70CV	115	Diesel	VW	Polo 1.4 TDI 80CV DPF	119	Diesel

che al 3,5% della media europea (nel nostro Paese infatti, la densità di auto è la maggiore dell'Ue, seconda solo dopo il piccolo Lussemburgo - vedi **GRAFICO**).

Incentivi Ok, ma sono la soluzione?

È lecito quindi domandarsi se il sistema di tasse e incentivi ecologici per l'auto sia corretto. «Più le auto costano e consumano carburante, più lo Stato ringrazia. Ed è chiaro che il rischio di frenare le politiche virtuose è

reale», ammette Guido Rossignoli, direttore generale dell'Anfia (l'Associazione dei produttori italiani d'auto). «Detto questo, il sistema di incentivi per la sostituzione dei veicoli si è dimostrato utile. In tre mesi, da febbraio a oggi, tra le nuove auto vendute, quelle ultraecologiche (metano, ibriche ed elettriche, ndr) sono passate dal 9 al 21,3%. Ciò significa una riduzione della CO2 emessa di 9 grammi per chilometro percorso». Ma non basta: «Nel sistema di fiscalità, serve un passo in più - aggiunge Rossignoli -. La Commissione europea ha proposto di mo-

dificare la tassazione sulle auto in modo da penalizzare fortemente chi emette più CO₂. Purtroppo gli Stati membri si sono messi di traverso: questo non aiuta le aziende che hanno puntato sulle auto ultraecologiche».

Una questione politica

C'è però chi si spinge ancora oltre nel ragionamento:

«La tassazione legata alla CO₂ emessa è una scelta condivisibile ma non cambia di molto la situazione», replica Andrea Poggio, vicedirettore generale di Legambiente. «Si continua sulla strada, sbagliata, del sostegno alla mobilità privata. Si avalla l'idea che possedere un'auto significhi libertà di movimento, confondendo il diritto alla mobilità con il diritto di proprietà del mezzo».

«Mezzi pubblici? Meglio puntare sulle eco-auto»

L'opinione di Marco Ponti, in controtendenza rispetto a molti studi. E alle politiche di molti Stati occidentali.

«L CAMBIAMENTO MODALE non è un modello davvero sostenibile». Il che significa che non è modificando le abitudini che possiamo tutelare l'ambiente e migliorare la nostra mobilità. A sostenerlo è Marco Ponti, docente di economia dei trasporti al Politecnico di Milano.

Perché sostiene l'inutilità del "cambio modale"?

L'Intergovernmental Panel on Climate Change, nel suo ultimo studio sui trasporti, dedica 40 pagine su 41 al miglioramento delle tecnologie dei motori di aerei, veicoli su gomma e navali, che inquinano moltissimo. Sul cosiddetto "cambio modale", cioè spingere le persone a spostarsi su treni o autobus, c'è una sola pagina. Sul ruolo delle ferrovie poche righe. L'IPCC spiega anche che il costo per la collettività di una tonnellata di CO₂ emessa può variare nel tempo da 30 a oltre 100 dollari, se non si fa nulla per limitare il danno dei cambiamenti climatici. Ciò dovrebbe quindi portarci ad applicare una carbon tax, in modo che chi più inquina più paga. Ma l'industria, di fronte a un'ipotesi di tassa da 30 dollari per tonnellata di CO₂ emessa, ha gridato alla catastrofe. A fare dei calcoli si scopre però che il costo reale per la collettività non è nemmeno di 180 ma vicino ai 400 dollari per tonnellata: un valore poco conosciuto perché politicamente sgradito.

Ciò significa che non fare nulla ci costa molto...

Ma non è vero che non si è fatto nulla. Da almeno 30 anni si incentiva il cambiamento modale: la pressione fiscale in Italia sull'auto genera circa 50 miliardi di euro l'anno. E su 1,3 euro per litro di benzina, circa 1 euro è costituito da tasse. Il trasporto collettivo inoltre è estremamente sostenuto (del costo di un viaggio in autobus il passeggero paga circa il 30%). Eppure tutto ciò ha ottenuto risultati pressoché trascurabili: vi sono ragioni strutturali perché ciò accada.

«Il traffico è responsabile solo del 20% delle polveri sottili. Il resto è da attribuire alle industrie»

Quali?
In parte legate al mercato del lavoro, che si sposa con una mobilità flessibile: come è quella dell'auto privata e non con un sistema rigido quale quello del trasporto collettivo. Non a caso, tra i cosiddetti pendolari, a usare il treno è il 2,9%, contro un 75% che viaggia in macchina. Il mezzo privato, poi, permette a chi percepisce redditi bassi di possedere una casa, acquistandola più in periferia.

Ammettendo che ciò sia vero, quali sono le prospettive sul cambio del parco autoveicoli nei prossimi 15-20 anni?

Tutte le emissioni, esclusa la CO₂, sono già molto migliorate negli ultimi anni. E l'Agenzia europea per l'ambiente di Copenaghen ci ricorda che il traffico è responsabile solo per il 20% delle polveri sottili, mentre il resto è da attribuire all'industria.

Rimane il problema della congestione delle grandi città.

È ragionevole puntare sull'incremento del trasporto pubblico nei centri storici italiani, laddove fisicamente le autovetture non entrano. Ma va ricordato ancora l'IPCC, che attribuisce solo un 9% di potenziale miglioramento rispetto alle emissioni globali al comparto dei trasporti, perché si interverrà su tanti piccoli motori. Ben altro risultato si avrebbe intervenendo sul consumo di energia: riscaldamento domestico, lampadine a basso consumo e, soprattutto, produzione industriale.

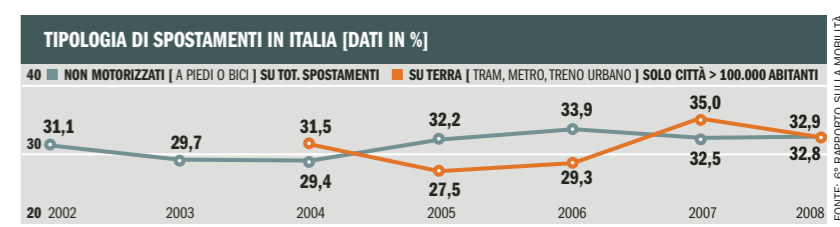
E il trasporto su rotaia? Non è un'alternativa valida?

No: costa un'infinità di denaro pubblico con impatti sul clima risibili. Francia e Germania, che vantano ottime reti ferroviarie, registrano emissioni da trasporto praticamente uguali a quelle italiane. L'effetto del trasporto collettivo sulla mobilità complessiva è comunque piccolissimo e resta intorno al 10% delle emissioni. E se anche si facessero degli sforzi economici sovrumani, non si arriverebbe oltre il 13%.

Ma almeno si ridurrebbe la congestione.

Si, ma costa infinitamente meno fare più strade, o migliorare l'efficienza delle auto. Il rapporto è di dieci a uno: è molto più efficace un piccolo miglioramento del parco autoveicoli piuttosto che qualsiasi politica di trasporto pubblico. ■

«Una via sbagliata e dispendiosa - continua Poggio -. Il fisco italiano guadagnerà pure il 4,5% del Pil dalle tasse automobilistiche, ma diamo un'occhiata a quanto spende per sostenere questo tipo di mobilità. Il volume di investimenti è infinitamente superiore. Questo sostegno non è dettato da interesse economico. È una scelta politica». ■



Incentivare i servizi, non i beni per la mobilità

Mario Zambrini: in un sistema virtuoso, i cittadini scelgono il mezzo di volta in volta più idoneo per il tipo di tragitto.

«SAREBBE MEGLIO INVESTIRE sulla diffusione di auto a basso impatto piuttosto che sulla mobilità collettiva? È un simpatico paradosso che il professor Ponti porta avanti da decenni. Ha un fondo di verità ma non mi convince». Mario Zambrini, direttore del dipartimento Valutazione ambientale dell'Istituto Ambiente Italia ha un'idea diversa degli interventi necessari per la mobilità.

Marco Ponti, docente di Economia dei trasporti al Politecnico di Milano. Sotto, Mario Zambrini, dell'Istituto di ricerca Ambiente Italia.



Perché quel ragionamento non la convince?

Perché si basa sul fatto che oggi il 90% della mobilità italiana è su auto. In questa situazione è chiaro che per portare il trasporto collettivo dal 10 al 20% servono investimenti enormi.

Quindi cosa c'è di sbagliato?

Svecchiare il parco auto non risolve i problemi della mobilità né dell'ambiente. In fondo gli incentivi statali da quasi quindici anni sono andati in questa direzione ma la situazione non è migliorata. Si sono solo regalati soldi per comprare nuovi veicoli. Risultato? È lievitato il numero di autovetture e il turnover (la frequenza con cui si cambia un'auto) è sceso da 8-10 anni a 3-4.

E questo non è un bene per l'ambiente?

Affatto. Perché nel calcolare la CO₂ emessa da una singola auto non va considerata solo quella prodotta in movimento. Ma anche quella dovuta alla sua realizzazione. Alla fine è meglio avere un'auto vecchia di otto anni anziché due auto per quattro anni ciascuna.

D'accordo. Ma allora la sua idea di mobilità qual è?

Partiamo da un presupposto: non esistono piani di mo-

bilità davvero sostenibili se non sono inseriti all'interno di scenari più generali di sostenibilità dello sviluppo. Oggi non tutta la mobilità è necessaria e irrinunciabile. Ci sono molti sprechi da eliminare. La più sostenibile delle forme di mobilità è quella che si riesce a evitare.

Di che tipo d'investimenti c'è bisogno?

Un esempio: se realizzo tanti parcheggi (soprattutto se gratuiti) incentivo l'uso dell'auto privata. Se concedo soldi per comprare un'auto nuova, spingo i cittadini a usarla sempre e comunque. Se incentivo servizi come il car sharing, stimolo invece l'uso intelligente di un mezzo. Spingo a usarlo in modo oculato perché il costo varia in funzione del tempo d'utilizzo. Bisogna investire sui servizi prima che sulle grandi opere e sui beni per la mobilità. Spendere in infrastrutture è utile solo se davvero intercettano una domanda reale: quindi perché investire sull'alta velocità che interessa solo una minima parte degli utenti e non sul trasporto pubblico locale che coinvolge molte più persone?

Già, perché?

Perché nel sistema attuale, chi può va in auto. I treni locali e i mezzi pubblici sono per le fasce marginali della popolazione: studenti, pensionati, immigrati, poveri. Ma così si trasforma la mobilità collettiva in una misura di welfare State per far muovere chi non ha soldi. Se lo immagina in Italia un banchiere, un avvocato, un consigliere comunale, un imprenditore che si muove su un treno di pendolari? Nel resto d'Europa è la normalità.

Non ha proprio senso investire per migliorare il parco auto?

Non dico di no. Ma il principio basilare è creare un sistema in cui auto, bus, treni, bici siano sullo stesso piano. Dobbiamo aiutare i cittadini a usare il mezzo più idoneo per il tipo di tragitto che devono fare. Solo a quel punto, hanno senso fondi per migliorare l'efficienza di un mezzo e stimolare la ricerca di auto a impatto zero. ■

«Svecchiare il parco auto non risolve i problemi. Gli incentivi hanno finito solo per aumentare il numero delle vetture»

L'Europa si muove (meglio di noi)

L'AUTO PRIVATA A TUTTI I COSTI? La mancanza di infrastrutture e servizi? Ciò a cui noi italiani siamo abituati non è "la quotidianità" in Europa. Al contrario.

Per premiare le esperienze migliori, la Commissione europea organizza la Settimana europea della mobilità (ogni anno, dal 16 al 22 settembre), alla quale partecipano decine di milioni di persone in più di 1.300 città grandi e piccole. Obiettivo: dimostrare che è possibile muoversi senza creare danni all'ambiente e all'economia. Secondo l'ultima "Best practice guide", redatta dai tecnici di Bruxelles,

i migliori risultati li hanno ottenuti, tra le grandi città, Vienna, Francoforte e Praga. E, insieme ad esse, altri centri più piccoli. Come Arad, in Romania, che da anni ha chiuso al traffico buona parte del suo territorio, creando di fatto una vasta "area verde".

Tra le grandi città spicca Francoforte, che ha realizzato una capillare (e, soprattutto, efficace) campagna informativa, con al centro la proposta di utilizzare in modo intensivo mezzi di trasporto alternativi, come i ciclotaxi e i veicoli a energia solare messi a disposizione dal Comune. Sostenendo che l'epoca delle grandi strade asfaltate è al ca-

polinea, ha inoltre chiuso per due giorni consecutivi agli automobilisti la principale arteria d'ingresso in città (la Hauptwache), anticipandone la già prevista chiusura definitiva. In "cambio", ai cittadini è stato fornito uno strumento (via internet) per segnalare ogni disfunzione del sistema di trasporto pubblico, garantendo inoltre il rimborso dei titoli di viaggio in casi di ritardi superiori ai dieci minuti.

In Europa, infatti, l'obiettivo è far sì che questi mezzi di trasporto costituiscano la mobilità quotidiana: niente più esperimenti e progetti "pilota", ma alternative concrete. ■

SALISBURGO VACANZE SOSTENIBILI

SE SCAPPIAMO DALLE CITTÀ perché ci portiamo dietro le automobili? Una cittadina (Bad Hofgastein, 6 mila abitanti) e un paesino (Werfenweng, 650 abitanti) del salisburgese, in Austria, hanno sperimentato con successo un progetto che punta a convincere i turisti a non utilizzare i mezzi privati per tutta la durata delle proprie vacanze. Un servizio di bus collega la stazione ferroviaria con il centro di Bad Hofgastein. Per gli abitanti locali, così come per i visitatori che arrivano con la loro macchina, è a disposizione un servizio di *car sharing* con veicoli elettrici. E ancora 50 motorini elettrici e 30 bici a pedalata assistita.

Anche il "pieno" è ecologico: è stata costruita una stazione di rifornimento ad energia solare. Sono previsti anche pacchetti vacanze "tutto compreso": trasporto, alberghi e mezzi di trasporto sostenibili.

Il progetto è stato lanciato nel '98, grazie ad un finanziamento di 8 milioni di euro. Da allora il numero di visitatori di Werfenweng è aumentato del 25% solo nei primi tre anni. Nello stesso periodo il numero di turisti arrivati con la macchina è diminuito dal 78% al 66%, con una riduzione di 1,2 milioni di km percorsi, e un risparmio di 375 tonnellate di CO₂.

DORDRECHT L'AUTOBUS VIAGGIA SULL'ACQUA



DORDRECHT, CITTÀ OLANDESE di 120 mila abitanti che sorge su un'isola, è un importante nodo di percorsi ferroviari e stradali. Negli anni '70 e '80 la costruzione di ponti e tunnel ha incentivato fortemente l'uso dell'auto. Ma più di recente gli amministratori hanno cambiato radicalmente impostazione, rendendo quello di Dordrecht un caso di studio (riportato da Elits.org, il più grande portale europeo per il trasporto pubblico e la mobilità).

È stato messo a punto, infatti, un sistema di autobus "acquatici" che unisce la città con i centri circostanti e si ricollega al sistema di navi traghetto che raggiunge Rotterdam. La gestione è stata affidata ad una società mista pubblico-privata. Una scelta azzeccata anche economicamente: gli autobus acquatici ottengono il 40% dei propri ricavi dalla sola vendita dei biglietti. Il servizio, inoltre, rende possibile traghettare le bici, e il 70% dei viaggiatori le porta a bordo. Risultato: 1,3 milioni di utenti dei bus acquatici e 400 mila spostamenti in auto all'anno in meno.

GRAZ DALLA PADELLA AL SERBATOIO

IL RIFORMIMENTO? Meglio farlo in cucina. Da oltre un decennio l'azienda di trasporti pubblici di Graz, in Austria, acquista solo mezzi alimentati a biodiesel con oli di scarto prelevati direttamente dalle padelle di cittadini e ristoratori. Già all'inizio del 2004 il numero di autobus ecologici alimentati con tale sistema era pari all'83% della flotta, e oggi è del 100%. Il comune ha anche costruito una stazione di rifornimento *ad hoc*, accessibile sia ai bus che ad altri mezzi di proprietà comunale.

Il carburante utilizzato normalmente dall'azienda di trasporto pubblico di Graz è un estere metilico di residui di cottura (FAME), derivato dagli scarti di olio o grassi di cottura, sottoposti precedentemente ad un processo di pulizia. Una parte notevole di questi scarti di oli vegetali è raccolto nei 250 ristoranti della città e nelle abitazioni di privati, ai quali sono stati forniti appositi contenitori per la raccolta.

L'utilizzo combinato di questo tipo di alimentazione e dei catalizzatori ha consentito un abbattimento delle emissioni del 71%.



PARIGI LA CITTÀ CHE SI MUOVE IN BICI



A PARIGI MOLTI RESIDENTI già da tempo non possiedono un'auto: la capillarità e l'efficienza del servizio di trasporto pubblico ha reso inutili le spese legate ad un veicolo di proprietà. Merito soprattutto di una delle reti di metropolitane più ampia d'Europa, con 14 linee che si estendono per 212 chilometri. Nonostante ciò l'amministrazione locale, negli ultimi due anni, ha puntato anche (e decisamente) sull'uso delle biciclette, sia per i turisti che per i residenti.

Grazie anche ai quasi 400 chilometri di piste ciclabili che percorrono la metropoli, la capitale francese ha potuto incaricare una ditta privata, la JCDecaux, di incrementare e gestire uno dei più avanzati sistemi di *bike sharing* del mondo. Capace, è stato calcolato, di ridurre le emissioni di CO₂ di 200 grammi per ogni chilometro di copertura. Il servizio, disponibile 24 ore su 24 tutto l'anno, può contare su oltre 1.400 stazioni per 20.600 bici. Ogni giorno vengono sottoscritti 18 mila abbonamenti giornalieri, 1.500 settimanali e 165 annuali.

LONDRA "LOW EMISSION ZONE"

UN'IMMENZA ZTL. Alla quale si può accedere solo previo pagamento di una tassa sul transito. È la strategia anti-traffico realizzata dal comune di Londra insieme ad altre misure finalizzate al decongestionamento della città. La capitale inglese ha sviluppato dal 2002 la Mayor's Air Quality Strategy, il cui elemento principale è costituito dalla creazione di una *Low Emission Zone* che regola l'accesso per i veicoli più grandi.

Attiva dal 2008 per gli autocarri, si è poi estesa anche a furgoni, bus e pulmini diesel. Il principio è semplice: chi ingombra e inquina di più deve pagare di più. Molto di più. Ben 200 sterline al giorno per autocarri e pullman, 100 sterline per i furgoni più piccoli. I risultati: il calo degli automezzi è stimabile in media sul 26%, con tempi di scorrimento migliorati del 15-20%; sono aumentati dell'83%, inoltre, gli spostamenti in bicicletta e diminuiti del 13% gli incidenti. Allo stesso tempo, il numero di passeggeri dei bus nell'area centrale è cresciuto del 18% e del 12% nei primi due anni di applicazione. Solo nel 2006, inoltre, si è registrato un calo del 13% degli ossidi di azoto, del 15% delle polveri sottili e del 16% della CO₂.



BARCELLONA NON PREMETE SULL'ACCELERATORE

CHI VA PIANO VA SANO e va lontano. E inquina meno. È stato proprio partendo da questa banale considerazione che agli amministratori di Barcellona è venuta in mente una delle idee più semplici ma, proprio per questo, più geniali per migliorare la mobilità cittadina. La Giunta regionale catalana ha infatti approvato, nel maggio del 2007, un piano per ridurre (entro il 2010) fino al 30% gli inquinanti più nocivi come polveri sottili e biossido di azoto.

Le misure contenute nel provvedimento sono molte, ma tutte ruotano attorno ad una scelta centrale: quella di ridurre la velocità massima degli autoveicoli a 80 km/h



su tangenziali, autostrade urbane e strade di grande scorrimento (ovvero tutte le principali vie di accesso a Barcellona). In base agli studi, portando la velocità media da 120 km/h a 80 km/h, le emissioni di biossido di azoto dei singoli autoveicoli potranno ridursi anche del 50% (e non meno del 27%). Nel complesso - si legge in uno studio dell'Osservatorio sulle politiche per la mobilità sostenibile dell'ISFORT -, si presume una riduzione pari a 17% per il biossido di azoto e del 7% di PM10.

STOCCOLMA LA CAPITALE VERDE D'EUROPA

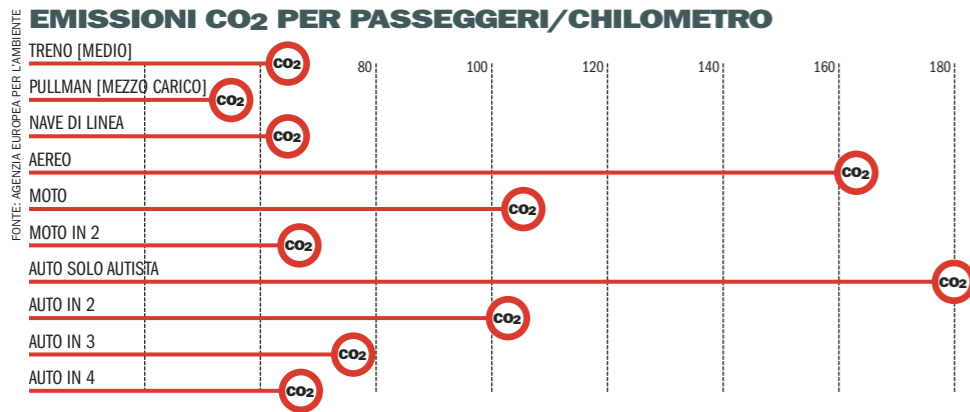
STOCCOLMA È UNA CITTÀ all'avanguardia nelle politiche a tutela dell'ambiente. Non a caso ha ottenuto dalla Commissione europea il riconoscimento di "Capitale verde europea" del 2010. La città si è posta l'ambizioso obiettivo di eliminare l'uso dei combustibili fossili entro il 2050. Il Fondo ambientale nazionale, nel 2004-2005, ha finanziato 45 progetti collegati ad iniziative sul clima, per un totale di circa 42 milioni di euro. Inoltre, il Parlamento svedese ha assegnato agli enti locali ulteriori 165 milioni (di cui 5,5 milioni alla città di Stoccolma per il periodo 2005-09), per consentire a tutte le società controllate dall'amministrazione locale di dotarsi di auto pulite (l'85% si muoveranno con combustibile da fonti rinnovabili). La flotta dei mezzi pubblici - riferisce un documento di Ambiente Italia - è inoltre a basso impatto: il 65% viaggia su rotaia. Il resto dei mezzi è alimentato da combustibili rinnovabili (etanolo e biogas). Tutti i cittadini, inoltre, vivono a non più di 300 metri da una fermata di mezzi pubblici e possono scorrizzare in bicicletta su oltre 760 km di piste ciclabili. In molte zone residenziali, infine, sono stati fissati limiti di velocità di 30 km/h.

Gli spostamenti con i mezzi pubblici sono circa il 64% del totale (fino al 77% nelle ore di punta).

AMBURGO IL 43% SI MUOVE IN BICI O A PIEDI



CRESCITA SOSTENIBILE e *Green economy* sono le stelle polari dello sviluppo di Amburgo, una delle dieci più grandi città europee. Gli obiettivi per l'inquinamento atmosferico sono ambiziosi: ridurre le emissioni nocive del 40% entro il 2020 e dell'80% entro il 2050. In città - si legge in un documento di Ambiente Italia - tutti i cittadini vivono a non più di 300 metri da una fermata. Un'unica agenzia coordina la mobilità cittadina. La principale peculiarità, soprattutto per una città di queste dimensioni, è il dato relativo alla mobilità pedonale, preferita dal 25% dei cittadini. Ciò anche grazie al limite di velocità di 30 km/h imposto in quasi la metà delle strade urbane. La bici, nel 2002, era utilizzata per il 9% degli spostamenti e l'obiettivo ora è di raddoppiare il dato entro il 2015 (il che porterebbe gli spostamenti a "impatto zero" al 43% complessivo). Ad Amburgo esistono più di 1.700 km di piste ciclabili, 280 di strade con bassi limiti di velocità e 400 di percorsi ciclabili verso le aree naturali intorno alla città. Una rete di cui è anche previsto l'ampliamento.



INFORMARE: PER IL MINISTERO È UN OPTIONAL

IN QUESTO DOSSIER avremmo voluto parlarvi dei fondi del ministero dell'Ambiente per la mobilità sostenibile: quanti sono, quali Comuni li hanno ricevuti e per quali opere. Abbiamo contattato la responsabile del settore. Invano. «Parlo solo se me lo chiede l'ufficio stampa». Ci rivolgiamo quindi all'ufficio stampa (che per legge deve fornire gli atti ai giornalisti): «Dovete inviare una mail alla nostra segreteria, che la inoltrerà al responsabile, che deciderà il "da farsi"». «Ma risponderà?», chiediamo perplessi per l'iter farraginoso. «Boh, speriamo di sì». Mandiamo una mail. Poi un'altra. E un'altra ancora. Nulla da fare. L'ufficio stampa tace. E tanti saluti al diritto d'informazione. **Em. Is.**

Emissioni nocive tra miti e falsi problemi

Un diesel Euro 4 inquina più di un benzina Euro 0? La realtà è un'altra. E la vera sfida è **ridurre i km percorsi**.

LA COMUNICAZIONE DI TEMI SCIENTIFICI è spesso costellata di pericolose "leggende metropolitane". Interpretazioni errate (o, peggio, tendenziose) dei dati che rischiano di snaturarne senso e significato. Nel caso delle emissioni prodotte dai veicoli circolanti nelle nostre città, la "leggenda", avallata da alcuni articoli di stampa, vorrebbe che un motore diesel Euro 4 produca più sostanze nocive di uno a benzina Euro 2, Euro 1 e addirittura Euro 0 (ormai fuorilegge in molti centri urbani). Leggenda o verità scomoda?

Leggere con attenzione i dati

Vediamo di fare un po' di chiarezza: la **TABELLA** mostra le emissioni di NOx (ossido di azoto), di COV (composti organici volatili) e delle PM10 (le micro particelle responsabili di molti danni polmonari), prodotte da auto (benzina e diesel), furgoni e Tir, distinti fra quelli pre-Euro ed Euro 4. Leggenda, salta agli occhi un dato: le polveri sottili fuoriuscite dagli scarichi di un motore a benzina pre-euro non sono tanto diverse da quelle di un diesel Euro 4 senza filtro antiparticolato (28 mg contro 20). Una differenza minima che, tra l'altro,

si annulla se si considerassero i benzina Euro 1 o 2. La leggenda è quindi vera? E le norme che penalizzano le auto pre-Euro sono senza senso? No. «Il dato da considerare non è tanto quello del PM10 primario, che deriva da tubi di scappamento, freni e abrasione degli pneumatici», spiega Guido Lanzani, responsabile dell'unità Qualità dell'Aria di Arpa Lombardia. «Il valore rilevante è piuttosto il PM10 secondario, che rappresenta fino al 70% del totale e si forma in aria dall'unione del PM primario con altri fattori inquinanti. Primi fra tutti gli NOx e i COV. Da questo punto di vista i nuovi motori, sia a benzina sia a gasolio, fanno fare un indubbio passo avanti». Il dato degli ossidi di azoto si riduce in effetti di 4/5 tra i motori a benzina pre-euro e i diesel Euro 4. I COV scendono addirittura del 99%.

Sembra invece avere un fondo di verità un altro ragionamento: perché incentivare allo stesso modo tutti i motori Euro 4 se i valori dei benzina sono migliori dei diesel? «Non entro nel merito delle scelte politiche - osserva Lanzani - ma l'obiettivo di quella normativa è di ridurre le emissioni di CO2 dannose. E in tal senso, i diesel garantiscono prestazioni migliori degli altri motori. Inoltre, se si considerano i diesel con filtro antiparticolato, anche i valori del PM primario sono identici a quelli a benzina, ormai prossimi allo zero».

Da solo in auto? Inquina più di un aereo

Le diatribe sulle emissioni rischiano dunque di oscurare un altro fatto, molto più rilevante: «Anche le auto elettriche, che non emettono inquinanti dagli scarichi, producono PM10 come le altre vetture attraverso freni e pneumatici», conclude Lanzani. «Non saranno i piccoli aumenti dell'efficienza dei motori a cambiare gli ordini di grandezza nella produzione di CO2 e dei gas velenosi», aggiunge Andrea Poggio di Legambiente. La strada da intraprendere è quindi ben altra: «La vera sfida - prosegue - è sulla riduzione dei chilometri percorsi». In effetti, se si considera il rapporto chilometri/passeggero, le auto, che oggi trasportano quasi sempre solo il guidatore (la media è di 1,2), sono il mezzo di trasporto più inquinante. Ancor più dell'aereo (vedi **GRAFICO**). ■

FONTE: ARPA LOMBARDIA

	COMB.	TIPO LEGISLATIVO	NO	COV	PM10 SCAPP.	PM10 FRENI PNEUM.	PM10 TOTALI
Automobili	benzina	Pre-euro	1.952	1.945	28	27	55
Automobili	benzina	Euro IV	23	7	0,8	26	26
Automobili	diesel	Pre-euro	896	180	239	26	265
Automobili	diesel	Euro IV	398	22	20	26	46
Automobili	diesel	Euro IV FILTRO	398	22	2	26	28
Veicoli leggeri < 3.5 t	diesel	Pre-euro	2.022	140	324	38	362
Veicoli leggeri < 3.5 t	diesel	Euro IV	863	37	35	38	73
Veicoli leggeri < 3.5 t	diesel	Euro IV FILTRO	863	37	3	38	41
Veicoli pesanti > 3.5 t	diesel	Pre-euro	11.197	1.074	355	133	488
Veicoli pesanti > 3.5 t	diesel	Euro III	7.438	354	166	133	299
Veicoli pesanti > 3.5 t	diesel	Euro III FILTRO	7.438	354	17	133	150
Ciclomotori 2 T (< 50 cm³)	benzina	Pre-euro	20	13.691	188	13	201

Crisi dell'auto Specchio della recessione

di Guido Viale*

LA CRISI DELL'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA DEGLI STATI UNITI ha un valore emblematico perché riasume in sé tutti o quasi gli eventi che stanno sconvolgendo gli assetti del Pianeta ereditati dal secolo scorso.

Le tre *big* di Detroit (GM, Ford e Chrysler) sono state ferite a morte innanzitutto nel loro assetto finanziario. Per due motivi. Innanzitutto per i crediti offerti ai consumatori attraverso il sistema delle vendite a rate, entrati in sofferenza perché molti clienti attingevano i liquidi per pagare le rate dell'auto rinegoziando i mutui sulle loro case, finché la bolla immobiliare non è scoppiata. In secondo luogo perché, in un Paese in cui la previdenza sociale pubblica non esiste, è stata l'industria dell'auto a garantire le pensioni ai suoi lavoratori. Ma oggi, con maestranze fortemente ridimensionate dalla concorrenza asiatica e dalle esternalizzazioni della componentistica, l'industria si è ritrovata in carico più pensionati da mantenere che lavoratori da sfruttare: e questo sia di monito per chi continua a presentare la previdenza privata come rimedio a una possibile *impasse* di quella pubblica.

In realtà, la gestione della cassa previdenziale è a carico dei sindacati, a cui le tre (ex) *big* dell'auto versano i contributi. Per questo le prime mosse per salvare il settore auto, con il fallimento pilotato di GM e la fusione con Fiat di Chrysler, è stata la separazione della gestione degli impianti da quelle del credito al consumo e della previdenza. Quest'ultima diventerà uno dei tanti strumenti utilizzati per far pagare la crisi ai lavoratori.

Quale che sia l'esito di questi salvataggi, essi comporteranno comunque un drastico ridimensionamento della produttività della forza lavoro impiegata. Per l'industria dell'auto è un esito ineludibile: non solo negli Usa, ma in tutto il mondo. Il settore era sovradimensionato già prima della crisi, e nessuna "ripresa" permetterà di tornare ai livelli produttivi degli anni scorsi. A questo destino sembrano sfuggire i mercati emergenti - innanzitutto la Cina, assurda ormai a primo mercato automobilistico del mondo, e poi gli altri "BRIC" (Brasile, Russia e India) - ma è un'illusione che questi Paesi, e l'industria automobilistica mondiale che verso di essi sta dirigendo i suoi investimenti, pagheranno cara. Perché la mobilità fondata sull'auto è insostenibile: per i consumi di petrolio; per le emissioni, quali che siano le migliori apportate ai motori; e soprattutto per l'occupazione di spazio. Le terre emerse del nostro pianeta non possono sopportare il raddoppio o la triplicazione degli 800 milioni di veicoli già in circolazione che i visionari dell'auto-

motive prospettano nel giro dei prossimi 15-20 anni.

Per questo la concentrazione in questo settore dei sussidi anti-crisi varati dai governi di tutto il mondo rischiano di rivelarsi l'ostacolo principale alla riconversione del sistema economico mondiale verso processi più sostenibili: che sono la riduzione del consumo di combustibili fossili e delle

emissioni "climalteranti", la manutenzione del territorio, un'agricoltura, un'alimentazione e una mobilità sostenibili.

Non è un caso che l'industria automobilistica degli Stati Uniti, con oltre metà dei suoi impianti impegnati nella produzione di Suv - peraltro tuttora ampiamente incentivata dal governo con l'esenzione di questi mostri dalla tassa di circolazione che grava sulle altre automobili - esaspera tutti gli aspetti di incompatibilità ambientale del settore. E non sarà un dimezzamento dei consumi Usa - oggi 20 milioni di barili al giorno: un quarto della produzione mondiale di petrolio - a riportare il settore in carreggiata. Da questo punto di vista la prospettata fusione Fiat-Chrysler è soprattutto un'operazione di immagine: la "500" è uno specchietto per allodole. L'obiettivo vero è lo sbarco sul mercato statunitense dell'Alfa Romeo (che non è certo un marchio "risparmioso", nonostante i grandi risultati ottenuti dalla Fiat nella tecnologia di motori endotermici). Ma la fusione non garantisce comunque il raggiungimento di quella soglia dei sei milioni di auto all'anno che Marchionne ha fissato come condizione per la sopravvivenza. Così, tutte le risorse gettate nel tentativo di far sopravvivere l'industria dell'auto come pilastro degli apparati industriali e dei sistemi di mobilità non fanno che ritardare le indispensabili azioni di sostegno alle forme di mobilità più sostenibili: primo tra tutti il settore ferroviario.

Ma è sul piano culturale che si registrano le carenze maggiori. Nessuno in Italia osa dire - e agire di conseguenza - che se vogliamo salvare la mobilità di tutti dobbiamo rinunciare all'auto. A maggior ragione il problema non è nemmeno stato posto negli Stati Uniti, dove la simbiosi tra uomo e auto ha ormai un secolo di storia alle spalle. Ma se là, e qua, non partono la proposta e la pratica di un sistema alternativo, è inevitabile che i Paesi emergenti perseverino nell'inseguimento dei tassi di motorizzazione degli Stati occidentali. ■

* Autore di: *Vita e morte dell'automobile*, Bollati Boringhieri, 2007

I sussidi anti-crisi nel comparto auto rischiano di soffocare il cambiamento: negli Usa, oggi, un impianto su due produce Suv