



MANIFESTO PER LA MOBILITA' URBANA SOSTENIBILE

Appello

di Amici della Terra, CISL, CGIL, UIL, Legambiente, WWF/Italia, Italia Nostra, Euromobility, Lega Consumatori, Ecologia e Lavoro
Aderenti al MUS

Il Parlamento Europeo non deve aprire la strada ad un trattamento di favore per le auto di maggiori dimensioni nella prossima normativa europea sulle emissioni di CO₂ delle auto. Vogliamo la piena applicazione del principio "chi inquina paga"

Il 22-25 ottobre l'assemblea del Parlamento Europeo sarà chiamata a votare la propria Risoluzione sulla strategia della Commissione per ridurre le emissioni di CO₂/km delle auto nuove. Il testo approvato dal Comitato ad hoc del Parlamento Europeo, che sarà proposto al voto dell'assemblea, è complessivamente positivo ma contiene alcune scappatoie che potrebbero vanificare le finalità ambientali dell'obiettivo dei 120 g/km al 2012, più volte affermato dalla Commissione. Infatti, mentre da un lato conferma l'obiettivo dei 120 g/km ed è favorevole ad un suo raggiungimento con un meccanismo che consente penalità, compensazioni e crediti (mercato fra produttori dei certificati di CO₂/km "CARS", un meccanismo chiuso al sistema di emission trading comunitario), dall'altro lato propone che il risultato sia conseguito ponendo obiettivi differenziati in base alla superficie di ogni auto. Questo criterio, pur essendo preferibile a quello del peso, presenta comunque forti distorsioni ambientali

Infatti, per poter consentire maggiore flessibilità alle auto di maggior superficie (consentendo loro un obiettivo, ad esempio, di 160 g al 2012), alle auto più piccole e con consumi ridotti saranno imposti obiettivi molto più stringenti (ad esempio 90 g al 2012) al fine di pervenire alla media di 120 g/km per l'intero settore. Di conseguenza, applicando il meccanismo del CARS, le auto piccole rischierebbero penalità pur emettendo 95 g/km, mentre le auto grandi che emetterebbero 155 g/km potrebbero ricevere un incentivo.

Tutto ciò va esattamente nella direzione contraria a quella auspicabile sotto il profilo ambientale: per alleggerire i costi della riduzione delle emissioni di CO₂/km, le case automobilistiche intensificheranno l'attuale trend a costruire auto di maggiori dimensioni (della superficie in particolare), per poter godere di un limite più favorevole per il singolo modello, ben al di sopra del livello prefissato di 120g/km. Ma, se aumenterà il numero di auto grandi in circolazione, non ci sarà alcuna garanzia che l'obiettivo medio sia effettivamente conseguito.

Inoltre, poiché gli obiettivi differenziati saranno decisi sulla base delle dimensioni che saranno rilevate solo nel 2009, possiamo prevedere che i produttori avranno interesse a non operare più miglioramenti fino a quella data per evitare di fare investimenti che non sarebbero tenuti in conto dalla nuova normativa. Il risultato inevitabile sarà un ritardo di alcuni anni nel conseguimento dell'obiettivo, peraltro penalizzando i produttori che si sono mossi in anticipo.



MANIFESTO PER LA MOBILITA' URBANA SOSTENIBILE

Possiamo immaginare l'effetto dirompente di una simile direttiva nelle nostre città: auto più grandi produrranno maggiore congestione e rallentamenti della viabilità, oltre a pesare, consumare ed emettere di più, con un prevedibile incremento dell'inquinamento, del rumore, dell'incidentalità stradale e dei problemi di coesistenza con pedoni, bici e due ruote.

La proposta di differenziare gli obiettivi viene introdotta con la motivazione di non alterare le dinamiche del mercato e di non danneggiare "la vitalità delle aziende che attualmente producono veicoli con elevate emissioni". Ma così facendo, in contrasto con il principio "chi inquina paga", saranno gli acquirenti delle auto più piccole e sobrie, a pagare il prezzo proporzionalmente più alto.

Rivolgiamo un appello a tutti i parlamentari europei, alla Commissione e al Consiglio affinché questo scenario, nefasto per l'ambiente, per la mobilità urbana e per noi tutti, possa essere scongiurato.

Chiediamo quindi al Parlamento Europeo di stabilire che l'obiettivo dei 120 g/km sia uguale per tutti e che debba essere raggiunto da ciascun produttore, indipendentemente dalla superficie o dal peso dei suoi veicoli.

Chiediamo di votare NO ai paragrafi 15, 16 e 17, che attualmente recitano:

15. Riconosce la grande variazione di preferenze dei consumatori riguardo alle auto passeggeri e la diversa composizione delle flotte vendute dai produttori; insiste che la riduzione della CO₂ debba essere ottenuta da tutte le auto immesse sul mercato e che, quindi, alcune differenziazioni basate su un criterio di utilità debbano essere consentite ma che ciò non debba scoraggiare il passaggio a veicoli a più basse emissioni o a svantaggiare le migliori prestazioni precoci (early achievers).

16. Sottolinea l'importanza di consentire che particolare veicoli possano superare i limiti di emissione al fine di evitare eccessive distorsioni del mercato delle auto ma cerca di assicurare forti incentivi che consentano di ridurre le emissioni e quindi propone che la fissazione degli obiettivi per la riduzione delle emissioni medie al 2015 e al 2020, e degli obiettivi annuali intermedi, sia fatta con riferimento ad una curva di valori limite per tutti i veicoli venduti dai produttori e importatori, che dovrebbe basarsi come punto di partenza, sul profilo delle nuove auto passeggeri dal 1 gennaio 2009.

17. Raccomanda che la curva di valori limite venga definita tramite una formula matematica espressa come una funzione che colleghi le emissioni di CO₂ di ciascun veicolo con la sua impronta

Proponiamo il seguente emendamento sostitutivo dei paragrafi 15, 16 e 17:

"Insiste che sia fissato un unico obiettivo di 120g/km al 2012 e che esso debba valere per ciascun produttore come media delle emissioni della propria gamma di auto vendute. Un obiettivo uguale per tutti dovrà essere individuato anche per ciascuno degli anni successivi, sino al 2020.