

Piano ambientale di Trump. L'auto Usa potrà emettere più CO2

Marco Valsania ▶ pagina 8 (nella foto, nel deserto della California un cimitero di auto riacquistate da Volkswagen)



LUCY NICHOLSON/REUTERS

Industria e ambiente. Almeno 12 Stati, California in testa, preannunciano di non volersi uniformare alle nuove regole

L'auto Usa potrà emettere più CO2

Pronto il piano di Trump per un forte innalzamento dei limiti fissati da Obama

Marco Valsania

NEW YORK

■ Addio ai piani di drastiche riduzioni delle emissioni da effetto serra e di forti miglioramenti dell'efficienza di auto e furgoni sulle strade d'America. Benvenute, presto, nuove regole meno severe, auspiccate dalle grandi case automobilistiche. Che erano state messe alle strette dalle strategie ambientali dell'amministrazione di Barack Obama - e avevano fatto buon viso a cattivo gioco reduci dai salvataggi governativi durante la crisi - ma che ora trovano una sponda più malleabile nell'am-

ministrazione di Donald Trump e nella sua agenda di deregulation.

L'Agenzia per la protezione ambientale Epa, sotto la guida dello scettico del cambiamento climatico Scott Pruitt, forse già martedì potrebbe annunciare il primo significativo passo verso una retromarcia nelle norme anti-inquinamento e per l'abbattimento dei consumi di benzina. Pruitt dovrebbe svelare la decisione di procedere alla revisione delle regole, ancora scarsa di dettagli, sullo sfondo d'un concessionario della Virginia, scelto per vantare gli effetti del-

la sua riforma in termini di facilitazioni per le aziende produttrici e prezzi inferiori delle vetture per i consumatori.

Pruitt, ha rivelato il New York Times, ha già inviato un proget-



Peso: 1-9%, 8-19%

to provvisorio di 16 pagine alla Casa Bianca che illustra la svolta. Al momento, nell'ambito di normative varate nel 2012, la case automobilistiche dovrebbero raddoppiare l'efficienza nei consumi dei veicoli entro il 2025, portando la percorrenza media con un gallone di benzina (cioè 3,6 litri) a 54,5 miglia (ogni miglio equivale 1,6 chilometri). Una trasformazione che limerebbe di ben 12 miliardi di barili il fabbisogno di petrolio e taglierebbe di sei miliardi di tonnellate il rilascio di anidride carbonica nell'atmosfera. Erano norme adottate anche con un obiettivo strategico: far recuperare agli Stati Uniti un ruolo di leadership internazionale dopo anni di ritardi sull'inquinamento. Con il Canada sono oggi l'unico paese al mondo ad aver adottato simili standard obbligatori.

Questi standard, nei fatti, erano però ispirati alle posizioni più avanzate già esistenti in America, quella della California e di un'altra dozzina di stati suoi

alleati. Adesso, se Trump procederà con la riforma, si palesa lo spettro di uno scontro proprio con questi stati, forse in tribunale. La California, che con la Casa Bianca è ai ferri corti anche sulle politiche di chiusura all'immigrazione, ha fatto sapere che non si adatterà a norme edulcorate, facendo leva su uno speciale permesso di cui gode dagli anni Settanta a ricorrere a proprie regole ambientali diverse da quelle federali. Questa spaccatura, se si consumerà, potrebbe mettere in difficoltà la stessa industria: creerebbe un mercato sdoppiato, che richiede veicoli con caratteristiche strutturalmente differenti, dato che i consumi dipendono da molteplici fattori compreso peso e design.

La mossa dell'Epa di Pruitt - che in un anno ha spuntato gli artigli a oltre 60 regolamentazioni ambientali, dalle acque alle centrali elettriche - potrebbe avere anche complesse implicazioni globali: altre nazioni po-

trebbero tardare o ridimensionare progetti sulle emissioni e l'efficienza. E conseguenze potrebbero esserci sul ritmo dell'innovazione: norme più stringenti sono un influente incentivo a veicoli ibridi e elettrici, questi ultimi tuttora solo l'1% delle vendite totali. In gioco è infine una perdita di leadership americana qualora altri paesi - dall'Europa fino alla Cina - procedessero ugualmente sulla strada di più rigidi controlli nei consumi di benzina e nelle emissioni nocive.

Non è neppure escluso che la spirale ormai avviata di concorrenza hi-tech e innovazione nell'auto porti alla fine le aziende del settore a mantenere alte le priorità legate all'ambiente e veicoli "puliti". Che, quindi, il passo indietro studiato dall'amministrazione americana si traduca in cambiamenti soltanto parziali per le vetture di domani. Le case di Detroit avevano tuttavia messo in chiaro, non troppo silenziosamente, di rite-

nere che gli standard introdotti negli ultimi anni fossero eccessive troppo difficili da rispettare: era stata questa la rimostranza presentata alla Casa Bianca durante un incontro con Trump avvenuto all'indomani della sua inaugurazione.

L'IMPATTO

Le case automobilistiche potrebbero essere tentate di rallentare la transizione verso i motori elettrici e ibridi

LA POSTA IN GIOCO

12 miliardi

Barili di greggio

Il risparmio nell'ambito di normative varate nel 2012 dall'Amministrazione Obama le case automobilistiche. Secondo tali normative l'industria americana dell'automotive avrebbe dovuto raddoppiare l'efficienza dei consumi dei veicoli entro il 2025. Gli obiettivi avevano posto gli Stati Uniti all'avanguardia nel mondo in tema di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.

54,5 miglia

La percorrenza media

Con un gallone di benzina (3,6 litri). Si tratta dell'obiettivo di un raddoppio dell'efficienza dei consumi rispetto ai livelli del 2012. L'innalzamento del tetto alle emissioni di Co2 allontanerà tale obiettivo, anche se molti Stati americani, California in testa, hanno già fatto sapere di voler restare fedeli alle norme di riduzione previste dall'Amministrazione Obama.



Peso: 1-9%, 8-19%