

# Quando le norme «remano contro»

Si fa presto a dire «costruiamo automobili più pulite». Nella realtà, anche le migliori intenzioni si devono poi confrontare con esigenze che spingono nella direzione opposta, senza per questo poter essere considerate «politicamente scorrette». A remare contro non ci sono solo le "distorsioni" di un mercato che chiede vetture sempre più veloci e potenti. Anche le normative e le legittime richieste dei consumatori socialmente più consapevoli possono contrastare la tendenza alla riduzione delle emissioni.

Emblematico in tal senso il percorso schematizzato dalla Ford e citato in una recente ricerca **Roland Berger** incentrata sulle problematiche legate alla riduzione della CO<sub>2</sub>. La casa dell'ovale blu ha ricostruito il cammino "ecologico" che ha

portato dai 185 g/km emessi dalla Escort diesel del 1998 ai 137 g/km della Focus edizione 2007. Le sole migliorie tecnologiche (efficienza dei motori diesel, trasmissione, servizi ausiliari di bordo, resistenza al rotolamento degli pneumatici) avrebbero già permesso di raggiungere i fatidici 120 g/km, cioè il limite ipotizzato (e contestato dai costruttori) dalla Commissione europea per il 2012. A sospingere verso l'alto questo valore teorico, portandolo agli effettivi 137 g/km, hanno contribuito

## COMPROMESSI NON FACILI

Il continuo aumento del peso delle vetture moderne incide molto sui consumi ma è a volte determinato anche da imposizioni di legge

l'impiego dei cosiddetti catalizzatori DeNox, necessari per contenere le emissioni di ossidi di azoto nei limiti previsti dalle normative Euro 3 ed Euro 4, le modifiche aerodinamiche (per esempio, i retrovisori esterni di superficie maggiore richiesti dai clienti e suggeriti da considerazioni di sicurezza), l'incremento di peso imputabile al crescente carico di dispositivi finalizzati al comfort di bordo e alla sicurezza della vettura e dei suoi occupanti.

Un altro punto focale su cui gli analisti della **Roland Berger** non hanno dubbi è la persistente centralità dei motori a combustione interna. Saranno benzina e gasolio ad accompagnare l'automobile verso i limiti ipotizzati dalla Ue per il 2012. Quando, a livello mondiale, i motori diesel peseranno per il 21% del

totale, ai benzina spetterà il 74% e le tecnologie alternative dovranno "accontentarsi" di un 5% a sua volta così composto: 68% di biocarburanti, 27% veicoli ibridi, 5% alimentazione a gas (metano e Gpl).

Per centrare l'obiettivo Ue occorre "smagrire" di 41 g/km le emissioni medie di CO<sub>2</sub> del circolante Ue, attestato nel 2006 a 161 g/km. Secondo la ricerca, il contributo dei gas per autotrazione non arriverà a due grammi, quello dei biocarburanti sarà nell'ordine dei 7-8, l'ibrido si fermerà a un grammo. Togliendo i 10 grammi che la normativa attribuisce a miglioramenti non motoristici (per esempio, degli pneumatici) il gap da colmare è nell'ordine dei 20-21 grammi, tutti di... competenza dei propulsori tradizionali.

