

ROTTAMAZIONI INCENTIVATE DI AUTO **Per motivi "ecologici"**

Quanti hanno un minimo di preparazione in fatto di energia e ambiente sono molto perplessi sui motivi per cui nel Decreto Sviluppo 2012, sul quale il Governo ha posto e ottenuto la fiducia in Parlamento il 12 dicembre 2012, l'articolo 17 decies è dedicato ad un programma **triennale** di incentivi - con 140 milioni di Euro di denaro pubblico - alla rottamazione di automobili. L'ipotesi che dietro a quel programma ci fosse l'intenzione sincera di giovare all'ambiente essi l'hanno esclusa in partenza (unica alternativa: l'assoluta ignoranza dei proponenti sugli argomenti in questione).

Infatti tali operazioni o "campagne", iniziate in Italia nel 2007 e proseguite sotto governi diversi – **caso unico al mondo** - vengono sempre motivate da finalità ambientali, ma a quel riguardo sono autentiche prese in giro; così evidenti per chi appena conosca la materia da farle sospettare frutto di pressioni e manovre oblique da parte di potentati che vi abbiano interesse. Tanto più poi se alle auto "datate" viene interdetta o limitata la circolazione nei centri urbani - come è accaduto e accade nei nostri maggiori comuni - inducendo così i proprietari a sostituirle con altre nuove e comunque facendone crollare il valore di mercato a livelli irrisori; a beneficio oltretutto di acquirenti stranieri che su quella stortura nostrana hanno montato un "business". Il che, intanto sotto l'aspetto economico, costituisce un trasferimento di ricchezza forzoso dalle tasche di quei proprietari a quelle dei produttori e venditori di auto e dei predetti acquirenti stranieri.

FATTO PERSONALE: la mia Skoda Oktavia Wagon del 2000, con 175.000 km, essendo una Euro 2, in Italia vale a malapena 1.000 Euro. In Germania una identica, con ben 219.500 km, vale più del doppio (2.200 Euro)

<http://gebrauchtwagen.autoplenum.de/Ort/M%C3%BCnchen/SKODA/Octavia>

Ma una conseguenza economica ancor più nociva per il sistema-Paese, oltre che moralmente ingiusta, è l'anomala crescita dell'indebitamento di famiglie, artigiani e piccole imprese (tramite il sistema bancario o no) verso un solo settore produttivo-commerciale, ad ovvio danno di tutti gli altri (chi ha le rate della macchina da pagare, limita quanto possibile ogni altra spesa).

Quanto alle millantate "finalità ambientali" di quelle operazioni, va tenuto presente che il riscaldamento climatico in corso è di origine anche umana - e, negli ultimi decenni, prevalentemente umana - per l'uso intensivo dei combustibili fossili e l'"effetto serra" che ne consegue. Esso è quindi un problema, grave, che riguarda l'intero pianeta molto più che questa o quella città, ed è infatti stato chiamato "Global Warming". Di conseguenza è in quell'ottica "globale" che sono stati redatti i programmi internazionali finalizzati a farvi fronte e ai quali il nostro Paese ha aderito.

Da questo rapporto dell' International Energy Agency

<http://www.iea.org/weo/docs/weo2011/factsheets.pdf>

- come da tutti quelli redatti in sedi qualificate - risulta che la grande maggioranza (circa l' 80%) dell'energia consumata nel mondo è oggi prodotta bruciando, appunto, carbone, petrolio e metano. La stessa fonte presume che si andrà ancora avanti così per decenni a venire.

Il "costo energetico" di un'autovettura media, per esempio la VW Golf, è di 18.000-22.000 kWh (http://de.wikipedia.org/wiki/Graue_Energie) cioè **6-7 volte** maggiore del consumo elettrico **annuale** di una famiglia media italiana; ed esso aumenta molto (all'incirca quanto il prezzo di vendita ed il peso), per categorie di auto come le monovolume, i fuoristrada e i SUV, che da un paio di lustri almeno rappresentano una quota non trascurabile di quelle acquistate nuove.

Da almeno 15 anni è cosa nota in ambito automobilistico che tutte le vetture - anche quelle delle Marche meno illustri - vengono prodotte prevedendo che debbano percorrere, senza problemi di rilievo, non meno di 250.000 chilometri. E' quindi solo al raggiungimento di quella percorrenza che il loro costo energetico si può considerare ammortizzato. Il programma di incentivazioni di cui sopra prevede un'età minima di 10 anni per la rottamabilità di un'auto; ma è una "foglia di fico" risibile perchè gli anni, passati magari in un box, non significano chilometri percorsi.

Tanto più che la percorrenza media annua delle auto italiane, nel decennio 2000-2009, (<http://www.autopromotec.it/ew/news/ChilometriMediAnnuali.pdf>) è stata di circa 13.000 chilometri. Come dire che esse hanno, o avrebbero, impiegato appunto **10 anni** per ammortizzare **poco più della metà** del loro costo energetico. Ed è quindi presumibile che gran parte di quelle rottamate negli ultimi 5 anni (circa 1.000.000 l'anno) non avessero raggiunto nemmeno quel semi-traguardo e che pochissime, se non nessuna, avessero raggiunto il traguardo intero.

Perciò la rottamazione-sostituzione di un'auto, prodotta negli ultimi 15 anni e che abbia percorso meno di 250.000 chilometri, comporta: **a)**- lo spreco della quota del suo costo energetico non ancora ammortizzata; **b)**- l'anticipata "spesa" del costo energetico della rottamazione (non grande, ma nemmeno trascurabile); **c)**- l'anticipata "spesa" dell'ingentissimo costo energetico dell'auto sostitutiva.

Il danno così prodotto all'ambiente globale – senza apprezzabili vantaggi in sede locale - risulta enormemente maggiore di quello che si sarebbe avuto lasciando circolare la vecchia auto fino alla fine dei suoi programmati chilometri di vita; perchè è minima la differenza fa le sue emissioni nocive e quelle dell'auto sostitutiva (http://en.wikipedia.org/wiki/European_emission_standards) e perchè è molto piccola anche la quota di inquinamento urbano che gli esperti VERI addebitano ai motori delle auto.

Stando per esempio all'articolo

<http://www.automoto.it/eco/polveri-sottili-tutto-quello-che-non-vi-dicono.html> ,
che è stato scritto da uno dei più preparati giornalisti dell'auto, Enrico De Vita, e che
riferisce di uno studio del prof. Hans Peter Lenz dell'Università di Vienna, studio
eseguito sui territori dell'Austria e della Germania

(http://books.google.it/books/about/Emissions_and_Air_Quality.html?id=wWqzW9-vruIYC&redir_esc=y),

solo il 26% del “particolato”, che è l'inquinante più nocivo alla salute, deriva dal traffico locale, e solo il 9% di quel 26% - **cioè appena il 2,5% del totale** - è emesso dagli scarichi delle auto private perché del rimanente sono colpevoli le loro ruote, sia per abrasione dell'asfalto, usura dei pneumatici e usura delle pastiglie sia perché nel rotolare esse sollevano da terra anche quello di altra origine che vi si era depositato.

“Come dire – ha scritto De Vita - che quando in certe aree si proibisce la circolazione di tutte le auto si riducono le polveri emesse della stessa percentuale e che quando si introducono norme più severe per gli scarichi delle nuove vetture, si interviene su una frazione infinitesimale di quel 2,5%, ma non si modifica in alcun modo quella ben più grande prodotta e sollevata dai pneumatici (che nel traffico locale vale 3 volte di più)”. Una fonte di inquinamento dalla quale non sono esenti – merita notare - neanche i veicoli "a inquinamento zero", come gli elettrici.

Un rimedio parziale, ma nei suoi limiti efficace, sarebbe perciò il lavaggio periodico delle strade cittadine, come si fa per esempio a Parigi, operazione che però **costa**. Molto meglio, secondo i comuni italiani, **far finta** di preoccuparsi dell'ambiente aggravando, a ulteriore danno dei cittadini, le conseguenze di iniziative già di per sé molto controproducenti.

Leonardo Libero
(cell. 348 9225753)
