

Tir vecchio, **tasse** più alte

PROPOSTE Per Marco Lazzoni, a.d. di Volvo Trucks, dovremmo fare come nel Nord Europa. Per aiutare l'ambiente. di **Francesco Leitner**

Francesco Leitner

Il progetto, appoggiato dall'Unione europea, è in pieno svolgimento. Fino al 2012 sulle strade svedesi viaggeranno 14 camion Volvo Fh per mettere alla prova nuovi motori alimentati a bio Dme, un carburante prodotto da biomasse che abbatte l'anidride carbonica prodotta del 95%. Un programma che vede investimenti per oltre 28 milioni di euro, di cui circa 8 in arrivo dall'Unione europea.

«Abbiamo già pronti veicoli industriali pesanti con alimentazione alternativa, all'Europa abbiamo presentato sette diverse soluzioni e adesso bisogna solo capire quale strada si voglia prendere» spiega un soddisfatto Marco Lazzoni, amministratore delegato di Volvo Trucks Italia. Che vede il progetto come uno dei tanti passi in avanti del colosso svedese nel campo della sostenibilità. «Ormai vendiamo veicoli creati al 33% da materiali riciclati, e che oggi sono riciclabili al 95%» incalza.

Il gruppo sta investendo molto anche

sul fronte della produzione: l'enorme stabilimento di Gent, in Belgio, è la prima fabbrica al mondo «CO₂ free», attingendo energia da un sistema integrato con tre turbine eoliche, un impianto a biomassa e pannelli fotovoltaici. In Italia, dove Volvo non produce ma che rappresenta il 13% delle vendite mondiali del marchio, è stata inaugurata da poco la concessionaria di Verona a zero emissioni. E mentre si aspetta un futuro con camion non inquinanti, per ora si cerca di migliorare il motore tradizionale, anche se a volte non è facile. Specie in Italia.

«I nostri veicoli oggi hanno ridotto del 20% l'emissione di anidride carbonica rispetto a 10 anni fa, senza contare che le polveri sottili sono state abbattute del 90%» dice Lazzoni. Secondo cui la linea legislativa europea, con i suoi limiti, ha comunque costretto i produttori a fare i conti con l'ambiente, mentre non sempre il legislatore nazionale sembra all'altezza della situazione. «In Paesi come Svezia o Germania hanno aperto le porte all'idea che i Tir possano diventare dei piccoli treni. Oggi un camion in Italia può al massimo essere lungo 18,65 metri, arrivando a 25,25 metri si toglierebbe il 20% dei mezzi pesanti dalla strada».

E poi il capitolo incentivi e agevolazioni. In Italia ci sono per le auto e per le moto, non

per i veicoli industriali pesanti. Eppure molti Paesi dell'Europa occidentale hanno avviato politiche interessanti. Per tutti l'Olanda, sempre all'avanguardia in materia, dove è previsto un premio per i motori meno inquinanti: in media chi usa un motore da Euro 3 in su paga la metà di tasse di circolazione rispetto a chi usa un Euro 0. Anche per questo il parco circolante dei Tir italiani, quello sopra le 16 tonnellate, si rinnova pochissimo. Su 337 mila veicoli industriali, il 45,7% ha motori da Euro 2 in giù, quelli che vanno da Euro 4 fino all'ultimissimo Euro 6 incidono per appena il 16,8%.

Una miseria per chi punta ad alleggerire il quadro degli scarichi inquinanti. «Quella italiana è una situazione schizofrenica. Ci sono alcune grandi imprese del settore che rinnovano anche troppo la loro flotta, magari ogni 4-5 anni. Poi c'è una marea di piccole realtà che cambia il mezzo con molta difficoltà» dice l'a.d. di Volvo Trucks Italia. Che poi conclude: «In Italia si teme che un meccanismo di incentivi per acquistare il nuovo possa essere giudicato dall'Ue come aiuto di Stato alle imprese. Ma credo sia un falso problema, non credo ci sarebbe reazione negativa. Intanto, però, si potrebbe mettere mano alle tasse governative, su questo non ci sono ostacoli europei».