

I big dell'auto a Trump

“Facci inquinare meno”

Diciassette costruttori chiedono alla Casa Bianca di ripristinare i limiti alle emissioni stabiliti da Obama. La scelta della California e di altri Stati di mantenere i tetti al CO₂ rischia di spezzare in due il mercato Usa

dal nostro corrispondente

Federico Rampini

NEW YORK – Non succede spesso che gli industriali si oppongano alla deregulation. I big dell'auto hanno dei ripensamenti sui suoi benefici nel campo ambientale. Di qui un'iniziativa clamorosa, l'appello delle maggiori case produttrici a Donald Trump, perché torni sui suoi passi ripristinando tetti più severi all'inquinamento: o meglio, perché torni sui passi di Barack Obama e degli accordi di Parigi. Le case automobilistiche preferiscono limiti alle emissioni di CO₂ per i loro modelli più severi, rispetto a quelli che l'Amministrazione Trump gli sta concedendo, con la sua marcia indietro sulle regole varate dall'Environmental Protection Agency (Epa) sotto Obama. La lettera alla Casa Bianca è firmata da 17 gruppi automobilistici: vi figurano tra gli altri Ford e General Motors, i principali produttori esteri negli Stati Uniti che sono Toyota e il gruppo Volkswagen, più altre marche europee molto insediate su questo mercato come Bmw e Volvo. L'assenza di Fca-Fiat Chrysler viene attribuita da osservatori americani sui media specializzati alla “distrazione” del caso Renault.

L'argomento principale dell'appello non si rifà all'ambientalismo bensì a un problema economico stringente: la prospettiva di una divisione in due del mercato americano, con un impatto catastrofico sui

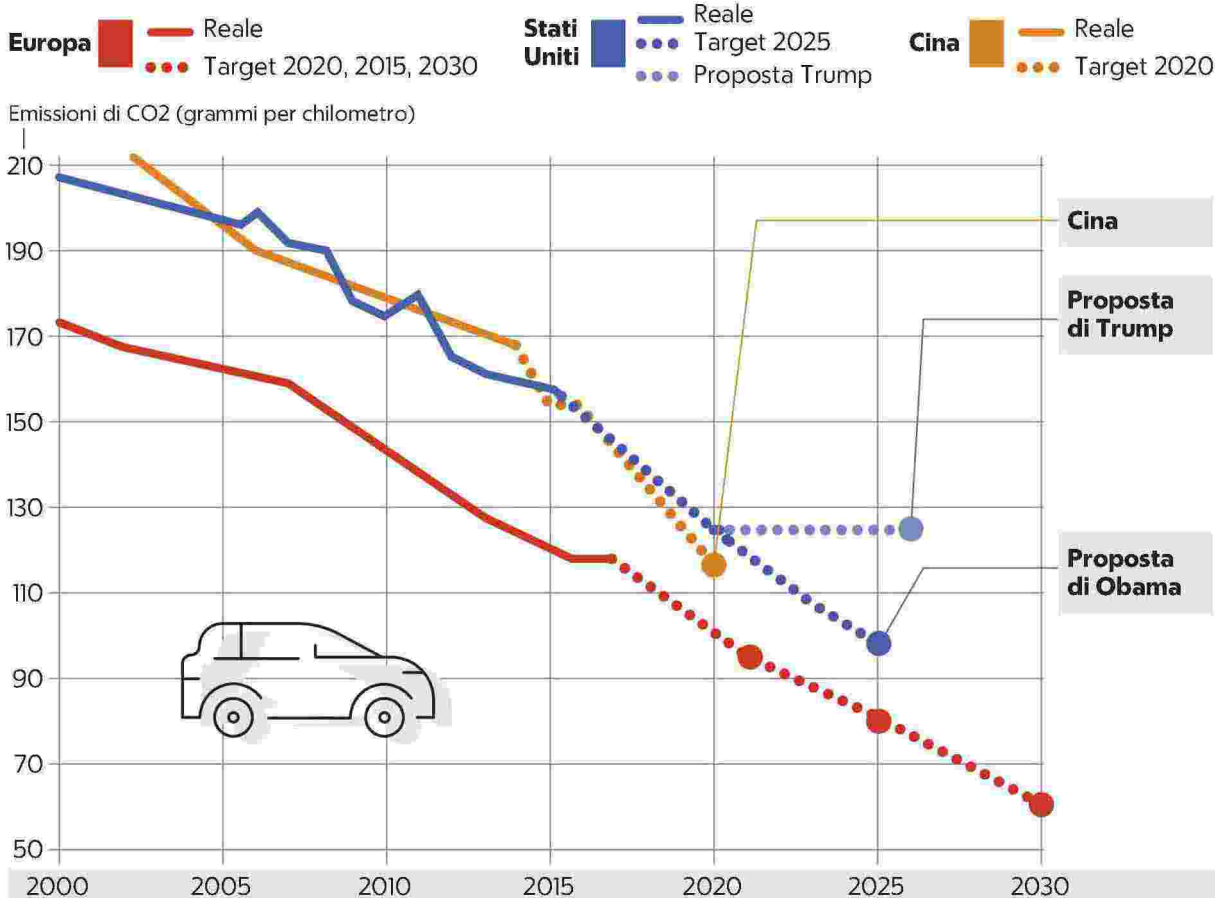
costi di produzione, le vendite, i bilanci delle aziende. Nonché la previsione di contenziosi giudiziari a non finire. Il problema è noto da due anni, ma solo ora sta arrivando a maturazione: è la “secessione” della California e di altri Stati Usa che continueranno ad applicare gli accordi di Parigi; il dilemma conseguente per le case automobilistiche, con l'esistenza di standard diversi all'interno dello stesso mercato nazionale. All'origine c'è una prerogativa istituzionale che la California conquistò decenni fa: le consente di fissare i propri parametri tecnici per il parco auto circolante sul suo territorio (e anche le centrali). All'avanguardia nell'ambientalismo, la normativa californiana ha spesso fatto da apri-pista. Col tempo altri 13 Stati Usa hanno formalizzato il diritto-dovere di agganciare la propria legislazione a quella della California che è la numero uno per popolazione e Pil. Finché le scelte politiche di Sacramento (capitale dello Stato sulla West Coast) e quelle di Washington convergevano, non c'erano problemi.

Il divorzio è in corso da quando Trump nell'estate 2017 ha annunciato la decisione di non rispettare gli accordi di Parigi; mentre il governatore della California di allora Jerry Brown e il suo successore Gavin Newsom hanno deciso di continuare a seguirli ed anzi hanno adottato una tabella di marcia ancora più drastica per abbattere le emissioni carboniche. Anche se l'annuncio di

Trump sugli accordi di Parigi prenderà effetto solo alla fine dell'anno prossimo - e potrebbe essere revocato da un presidente diverso - nel frattempo sotto le sue direttive l'agenzia per l'ambiente Epa ha già avviato una deregulation, allentando o cancellando alcuni requisiti dell'era Obama: sia per le centrali elettriche sia per auto e camion. La California continua a esigere che le gamme di modelli vendute sul suo territorio taglino le emissioni in base ai vecchi parametri. Gli altri 13 Stati, incluso New York che è il terzo per dimensione economica dietro il Texas, sono decisi a seguirla. L'incubo per le case automobilistiche è una spaccatura normativa, “due mercati Usa”, con costi di produzione molto più alti; poi le occasioni di contenzioso giudiziario che possono scaturirne. Un appello analogo alla mediazione viene rivolto dalle 17 case automobilistiche alla California; ma il governatore democratico Newsom ha già fatto sapere che non c'è alcuno spazio per avvicinarsi a Trump.

La crisi normativa negli Stati Uniti si inserisce in un contesto delicato per l'industria, che ha fatto da sfondo anche alla vicenda Fiat-Renault. Oltre al rallentamento generale dell'economia globale, ci sono problemi specifici del settore: l'evoluzione dei costumi in favore del car-sharing colpisce i volumi di vendite; la corsa all'auto elettrica vede scendere in campo oltre ai big tradizionali e a Tesla molte decine di marche cinesi in una lotta aspra per la sopravvivenza.

Gli standard per le auto nei tre grandi mercati



**Il numero
Il limite contestato**

144

Fermare il calo

Il limite per le auto nel 2025 doveva scendere a 144 grammi per miglio (circa 90 per Km)
Trump vuole tenerlo a 182 g

