

# **RUOTE D'ITALIA 11 MAGGIO 2022**

## **Riduzioni delle emissioni e situazione Ucraina e le conseguenze possibili**

Certamente, con la conferma del protocollo siglato con la Viceministro Bellanova - che non affronta solo la questione del caro gasolio, ma interviene anche a rinnovare le risorse per il prossimo triennio, a finanziare la sostituzione del parco circolante e ad incrementare i fondi già disponibili per il credito di imposta su AD blue e GNL - si è fatto un passo in avanti importante. Nonostante i tentativi denigratori di chi lo contesta, forse per dimostrare di esistere, il programma che si sta portando avanti grazie proprio al mantenimento degli impegni assunti dalla Senatrice a nome dell'Esecutivo, ha visto il concorso di due fattori positivi: la Viceministro con il suo staff e le rappresentanze qualificate del trasporto, che hanno condotto le trattative con elevato senso di responsabilità, perseguendo sempre l'obiettivo di tutelare al meglio le imprese di autotrasporto e di logistica dalle insidie di questo momento storico eccezionalmente complesso.

Conftrasporto, pertanto, riconosce l'impegno fattivo profuso dal dicastero competente per la soluzione della vertenza ed ovviamente resta in attesa di proseguire il percorso che è stato intrapreso grazie alla rinata collaborazione tra federazioni del settore e la controparte istituzionale.

Dovremo ora, consci della necessaria compatibilità delle normative nazionali con quelle europee, rafforzare ulteriormente il rapporto instaurato per centrare altri obiettivi urgenti, come la prosecuzione dei lavori del "tavolo delle regole" e, soprattutto, l'attuazione dei necessari correttivi al "Fit for 55", le cui misure rischiano di produrre alle imprese nazionali danni tali da vanificare quanto fin qui ottenuto.

Su questo aspetto è intenzione di Conftrasporto illustrare, attraverso un proprio documento, le conseguenze che potrebbe avere l'adozione di provvedimenti ispirati ad un ideale ambientalista che non tiene conto della realtà nella quale viviamo. Alcune le anticipiamo. La prima riflessione che poniamo è relativa ai tempi di attuazione. È logico, in una simile situazione come quella attuale, in cui i cittadini e le imprese stanno ancora soffrendo le conseguenze della pandemia e del conflitto russo-ucraino, mantenere ferme le scadenze ravvicinate per la transizione poste dal documento? Giusto pensare al futuro ed all'ambiente, ma oggi non è forse più importante risolvere i problemi di attualità? Ci sembra di sì e con molta chiarezza lo sosteniamo. Ci adopereremo in ogni modo per rendere evidenti quanto elevati siano i rischi per tutti noi, se la razionalità non diverrà dominante.

Innanzitutto, Conftrasporto ritiene che la sostenibilità ambientale, se vuole rappresentare un fattore di progresso, non può produrre danni all'economia ed ai cittadini. Un principio, questo, che dovrebbe essere più che condiviso da chi rappresenta i cittadini europei, ma soprattutto da chi, nelle sedi europee, rappresenta noi italiani.

Soffermiamoci su alcuni dati: l'U.E. è il terzo produttore mondiale di emissioni, con una percentuale del 14,7%, dopo la Cina (18,4%) e gli U.S.A. (22,2%). Nel periodo 1991-2017, l'Italia ha abbattuto complessivamente le proprie emissioni del 20,4%, performando meglio della media europea, che si ferma al 17,8%. Il dato più impressionante riguarda tuttavia i mezzi pesanti, che in Italia hanno ridotto la loro partecipazione all'inquinamento del 29,7%, mentre, nell'Eurozona, è aumentata del 18,4%. Perché non tenerne conto? Questi dati, presentati al Forum Internazionale sui trasporti tenutosi a Cernobbio, sono elaborati dal Centro studi di Confcommercio e non sono mai stati contestati.

Stando ai calcoli dei nostri tecnici, se il pacchetto di proposte del Fit for sarà approvato così com'è, i costi del trasporto su base annua incrementeranno di 641 milioni di euro, dei quali 607 graveranno solo sulle imprese in conto terzi e la restante parte sul conto proprio. Questo, ovviamente, dovrebbe allarmare i nostri rappresentanti.

Nelle intenzioni, il pacchetto - di prossima quanto rapida approvazione - dichiara di voler colmare il divario esistente rispetto al trattamento fiscale dei prodotti energetici tra gli Stati membri e contrastare la concorrenza sleale. Un obiettivo senz'altro condivisibile, ma se la base di partenza per le aliquote delle accise rimane quella in vigore oggi (pari a 617 euro per mille litri in Italia, 397 in Austria, 470 in Germania e 330 in Bulgaria e Romania) difficilmente si riuscirà ad incidere sulle disparità in atto. Ce ne vogliamo occupare, almeno noi italiani?

Strano che questa evoluzione sia sfuggita a chi è impegnato a realizzare la "modalità sostenibile e dolce". Nei prossimi mesi, le proposte saranno in votazione. Oggi già alcune parti della proposta hanno ricevuto la bocciatura di alcuni gruppi parlamentari italiani. Ma non sarà il caso che sia tutto il Governo farsi carico della questione all'interno del Consiglio dei Ministri europeo? Penso che non sfugga a nessuno quale ricaduta potrà avere sull'economia nazionale una simile riforma. Almeno lo speriamo. Il nostro lavoro di segnalazione e sensibilizzazione su questo tema inizia oggi, ma proseguirà ad oltranza, finché il rischio rappresentato dal Fit for 55 non sarà scongiurato. I cittadini e gli operatori economici devono essere consapevoli dei pericoli che corrono. In gioco c'è il nostro futuro.

**Paolo Uggè**