

*Intervento dell' avv. Franco Lucchesi, presidente dell'Automobile Club d'Italia.*

Non c'è dubbio che il nostro Paese sconti già un grave ritardo nell'onorare gli impegni assunti con il Protocollo di Kyoto. Ci troviamo a dover affrontare l'emergenza di ridurre le emissioni in tempi brevi. Dalla lettura del documento di supporto elaborato dalla Direzione Studi e Ricerche dell'ACI e dalla Fondazione Caracciolo, è abbastanza sintomatico dover riscontrare però che il Protocollo esclude, dagli obblighi di rispetto dei tempi e degli obiettivi, la Cina e l'India, due paesi caratterizzati da uno sviluppo e da un tasso di inquinamento elevatissimi e fuori da ogni controllo. Chiunque abbia sorvolato Pechino si sarà reso conto che lì il sole non si vede mai e per vedere il cielo azzurro bisogna percorrere trecento chilometri fuori dalla città. Ciò lascia perplessi perché il fenomeno dell'inquinamento è globale e non locale e il Protocollo di Kyoto riguarda l'intero pianeta. Ma paradossalmente i due paesi che oggi hanno il ritmo di sviluppo più elevato, hanno licenza di inquinamento e beneficiano del fatto di non avere nessun costo legato alle restrizioni imposte dal Protocollo, costo che paghiamo noi, sia in termini di riduzione della competitività dei nostri prodotti, sia di costi aggiuntivi per ridurre l'inquinamento, che essi hanno contribuito a produrre.

La regolamentazione dei limiti all'inquinamento, pertanto, ha una dimensione planetaria; noi italiani, tuttavia, ci siamo dati, in

materia, una regolamentazione locale dove ogni Comune e ogni Regione agisce per conto proprio.

Il Convegno ha affrontato una miriade di segmenti di un problema unico; affrontarne uno solo o due senza tenere conto degli altri in una logica di sistema, significa non raggiungere l'obiettivo, questo è l'errore delle Amministrazioni locali. E' vero, tuttavia, che queste ultime sono obbligate ad adottare provvedimenti restrittivi da normative comunitarie che attribuiscono responsabilità direttamente agli amministratori in caso di superamento degli indici registrati per un certo numero di giorni. I nostri parlamentari europei avrebbero forse dovuto rendersi conto che il livello di inquinamento ad Amsterdam è diverso rispetto a Roma per l'ovvia differenza di latitudine e di condizioni climatiche. Provvedimenti come i blocchi della circolazione o le targhe alterne risultano inefficaci; servono a porre al riparo gli Amministratori locali da eventuali responsabilità derivanti dal superamento dei limiti.

Credo, invece, che il primo punto da sottolineare è che il problema va affrontato in termini di sistema, come sostenuto in questo Convegno. Il che non significa intervenire solo sulle auto, sui mezzi di trasporto (poiché non sono essi gli unici responsabili) ma anche sulle altre fonti di inquinamento. Si pensa forse che le caldaie e le industrie inquinino meno, anche in termini di PM10, rispetto alle automobili? Perché allora nessuno dice che il giovedì le fabbriche devono restare chiuse?

Non per questo si intende sottovalutare il ruolo che la mobilità svolge quale componente importante delle emissioni complessive.

Merita un approfondimento il tema relativo ai carburanti. Come abbiamo ascoltato le alternative sono molteplici; sarebbe il caso di sceglierne solo due. Quella definitiva è senz'altro l'idrogeno, poichè sappiamo che dal 2030 tale elemento sarà il carburante fondamentale per muoversi, ma fino ad allora i carburanti tradizionali, possono essere sostituiti dal metano o dal GPL, oppure, in parte, dai carburanti biologici, adeguando però il numero dei punti di rifornimento.

Il problema è anche connesso alla congestione del traffico; strumenti quali il road pricing, la regolamentazione della sosta, l' ITS, cioè sistemi intelligenti di controllo della mobilità, se non adottati secondo un'unica strategia, non risolvono il problema. A Londra si è adottato un road pricing abbastanza rigido, il Congestion Charge, che ha ridotto il numero di autovetture in circolazione, ma ha creato l'esclusione dalle zone centrali della città di intere categorie di cittadini costrette a trasferirsi in periferia, dove la mancanza di un sistema efficiente di TPL costringe all'uso costoso del mezzo privato; mentre i ricchi, che vivono nel Centro Storico, beneficiano del trasporto pubblico gratuito pagato, in pratica, dalle fasce sociali più povere. Questa situazione è stata denunciata dallo stesso sindaco di Londra, Livingstone, colui che ha introdotto le misure

restrittive già preso ad esempio dai nostri ambientalisti!!! Ciò sottolinea ancora una volta come i problemi vadano affrontati nella loro interezza e non frammentariamente.

In Italia c'è poi il problema della carenza di infrastrutture, dovuta all'assenza di interventi sostanziali per oltre trenta anni, e di una corretta gestione del territorio da parte dei Comuni, origine principale della congestione. Non si possono consentire attività, quali la creazione di grandi centri commerciali, che determinano massicci spostamenti di mobilità senza garantire un'offerta di infrastrutture in grado di rispondere alla nuova domanda di mobilità che ne consegue.

Anche un'adeguata cultura della sicurezza che promuova un corretto uso dell'autovettura e i giusti comportamenti di guida, può contribuire a ridurre il tasso di inquinamento;

Circa gli aspetti fiscali, ugualmente molto importanti, la posizione dell'ACI è per l'abolizione di tutte le tasse che riguardano l'immatricolazione, la circolazione, la proprietà del veicolo.

D'altro canto gli orientamenti europei sono già verso questa direzione, prevedendo un sistema di tassazione legato al principio "chi inquina paga" in gran parte già presente, se teniamo conto che le accise sulla benzina e sul gasolio sono già di per sé una forma di tassazione sul CO<sub>2</sub>.

Non si pensi però solo ad incrementare il livello di imposizione fiscale sui carburanti in sostituzione delle tasse

sull'immatricolazione e sulla proprietà del veicolo. Sono possibili altre forme di interventi fiscali. Sappiamo che esistono carburanti e motori con caratteristiche diverse; si potrebbe, ad esempio, pensare a una sorta di "bonus fiscale" in sede di dichiarazione dei redditi in ragione del tipo di vettura di cui si dispone. L'imposizione fiscale sui carburanti potrebbe essere restituito, sotto forma di detrazione, in ragione del tipo di inquinamento che si produce. Questa è una provocazione per invitare a riflettere sul problema.

Occorre introdurre un sistema di incentivazione alla rottamazione – che l'ACI sta sollecitando da almeno dieci anni – avendo tali provvedimenti dimostrato, fra l'altro, che in tutte le occasioni in cui sono stati adottati, lo Stato non ci ha rimesso ma anzi ha guadagnato sull'IVA relativa all'acquisto del nuovo, che ha più che compensato gli incentivi erogati per la rottamazione. In una logica di sistema dovremmo in ogni caso tenere presente il principio "costi-benefici", al quale ci richiamiamo molto spesso. Dovremmo insomma porci sempre la domanda di quali siano i benefici complessivi che lo Stato può ricavare in termini di salute e di qualità dell'ambiente. Le malattie respiratorie, della pelle, i tumori, le moltissime allergie sono spesso conseguenza del livello di inquinamento; il che significa costi sociali elevatissimi.

In conclusione faccio due ulteriori considerazioni: c'è bisogno di una cabina di regia, quale una Conferenza interministeriale

permanente, da istituire presso la Presidenza del Consiglio, che non svolga solo attività di monitoraggio del fenomeno, ma che abbia il potere di intervenire laddove il fenomeno richieda interventi normativi e regolamentari. Questa credo possa essere una risposta ai problemi della mobilità, della congestione e dell'inquinamento. E' necessaria un'Authority trasversale ai poteri dei tanti Governi locali, che monitorizzi e gestisca localmente i processi; se non la si istituisce dipende probabilmente dal fatto che le Autonomie Locali tendono a mantenere le proprie piccole prerogative, il che non consente di affrontare e risolvere il problema nel suo complesso.

L'altra considerazione è sul ruolo dell'ACI, che non può essere solo quello di favorire il dibattito su questi temi- come fatto in queste due mezze giornate - anche se questo è già un fatto positivo perché aiuta tutti a crescere.

L'ACI intende dare il via a un'iniziativa, a partire da quest'anno, che consiste nell'elaborazione di un rapporto annuale sulla qualità della vita e della mobilità nelle nostre città che si concretizza in un Osservatorio permanente in grado di monitorare il sistema della mobilità nelle province italiane, sotto il profilo della "qualità", in termini di domanda e di relativa offerta di servizi.

Grazie per aver partecipato ai lavori di questa diciassettesima edizione del Convegno Tecnico dell'ACI, e per l'attenzione accordatami.