

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

ATTENDENDO COP 22 E IN ADEGUAMENTO ALLE DIRETTIVE EUROPEE, L'ITALIA È IN PRIMA LINEA PER L'ATTUAZIONE DI PROTOCOLLI E INTERVENTI NAZIONALI

### OBBIETTIVO COP 21

Entro il 2050 l'Europa deve ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dell'80-95% rispetto ai livelli del 1990

### MOBILITÀ GREEN

25 milioni di euro stanziati con il decreto del 19 luglio scorso per il rinnovo del parco veicoli

# Sostenibilità e trasporti, un futuro presente

Sono molti i provvedimenti già intrapresi dal Governo a favore della sostenibilità e delle imprese di autotrasporto che scelgono questa strada: dagli incentivi per il rinnovo del parco veicoli agli sconti sui pedaggi, al recupero delle accise sul gasolio

In attesa di Cop 22, che si terrà a novembre in Marocco, ambiente e sostenibilità continuano a essere parole chiave nelle politiche nazionali e internazionali. L'obiettivo fissato quasi un anno fa a Parigi di mantenere l'aumento medio della temperatura mondiale al di sotto di 2°C, rispetto ai livelli preindustriali, impone infatti provvedimenti sistematici e a lungo termine che diventeranno vincolanti non appena l'accordo entrerà in vigore. Ciò accadrà quando 55 Paesi che rappresentino almeno il 55% delle emissioni globali avranno ratificato il patto. Dopo Stati Uniti e Cina, anche l'Italia ha adesso intrapreso questa strada.

L'Unione Europea, in ogni caso, ha avviato una politica in questa direzione già da tempo ed è, infatti, partner fondamentale per l'attuazione di Cop 21. Entro il 2050 l'Europa deve ridurre le emissioni dell'80-95% rispetto ai livelli del 1990; riduzioni sostanziali possono essere realizzate nel settore dei trasporti che rappresenta una fonte di CO<sub>2</sub> consistente, considerando che mobilità e trasporti sono destinati a crescere a livello globale soprattutto nei Paesi emergenti e in via di sviluppo. Secondo le proiezioni, le emissioni causate da questi segmenti potrebbero essere ridotte di oltre il 60%, sempre entro il 2050, attraverso il ricorso a combustibili green, a modalità più efficienti, a nuove tecnologie per i veicoli e per la gestione del traffico e a infrastrutture intelligenti, capaci di dialogare con le varie modalità di trasporto e di ottimizzare le catene logistiche multimodali. Tutti obiettivi inseriti nella "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti" che fa parte del Libro Bianco dei Trasporti Ue e che definisce linee di azioni competitive e sostenibili "per un'Europa efficiente sotto il profilo delle risorse e di esercizio".

### Il decreto investimenti

In Italia queste linee guida si traducono in una serie di interventi che via via sono diventati più stringenti e concreti, come ad esempio quelli inseriti nelle leggi di Stabilità degli ultimi anni relativi al settore dell'autotrasporto.

In questo solco si iscrive il decreto del MIt del 19 luglio scorso, pubblicato proprio in queste settimane in Gazzetta Ufficiale, che ha stanziato 25 milioni di euro per il rinnovo del parco veicoli delle aziende di autotrasporto; 25 milioni che saranno destinati, fra l'altro, alla rottamazione e acquisto di nuovi mezzi di massa complessiva a pieno carico pari o superiore 3,5 ton a trazione alternativa a metano Cng, gas naturale liquefatto Lng ed elettrica - Full Electric e all'acquisizione di nuovi automezzi industriali pesanti Euro 6, adibiti al trasporto merci di massa complessiva pari o superiore alle 11,5 ton.

Parte degli investimenti riguardano anche l'intermodalità con 9 milioni di euro stanziati per semirimorchi destinati al trasporto combinato ferroviario e marittimo. La legge è parte di quanto deciso già con la Finanziaria 2015 che aveva stabilito a decorrere dallo scorso anno, e per un triennio, la spesa di 250 milioni di euro annui per interventi in favore del settore.

### Il recupero delle accise

Rimanendo sul tavolo dei provvedimenti già in vigore, la Legge di Stabilità 2016 ha introdotto anche altre misure premiali per le imprese più green, a partire dal recupero delle accise sul gasolio per autotrazione per i veicoli di massa complessiva pari o superiore a 7,5 ton che esclude dal beneficio le categorie ecologiche Euro 2 o inferiori, penalizzando così i possessori dei veicoli più inquinanti.

Il testo di legge specifica che "il credito d'imposta relativo alle agevolazioni sul gasolio

### Provvedimenti già in vigore.

La Legge di Stabilità 2016 ha introdotto diverse misure premiali per le imprese più green, tra cui il recupero delle accise sul gasolio per autotrazione per i veicoli di massa pari o superiore alle 7,5 tonnellate, parametrato alla classificazione ambientale del veicolo con esclusione di quelli di vecchia generazione



Oltre alla Legge di Stabilità, il Governo ha attuato altre misure ecosostenibili ad hoc

per autotrazione degli autotrasportatori non spetta "ai veicoli di categoria Euro 2 o inferiore". Come chiarito anche dalla nota delle Agenzie delle Entrate, dal rimborso sono esclusi "gli autoveicoli di categoria Euro 2 o inferiore, anche se sono stati installati filtri antiparticolato (Fap) per la riduzione delle emissioni inquinanti"; l'installazione dei Fap non comporta di per sé infatti alcuna equiparazione di tali automezzi a quelli di categorie superiori (da Euro 3 in su).

Attraverso questa misura è stato calcolato che si otterranno significativi risparmi di spesa per le casse italiane, pari a 160 milioni di euro fra il 2016 e il 2020, a 80 milioni di euro per il 2012 e a 40 milioni per il 2022. In caso di maggiori risparmi accertati, inoltre, le relative risorse saranno assegnate all'acquisto di mezzi ecologici dedicati sia al trasporto pubblico sia a quello delle merci: fino al 15% sarà rivolto a interventi per l'acquisto di veicoli di ultima generazione destinati al servizio dell'autotrasporto di merci su strada; fino all'85%, invece, sarà diretto al nuovo Fondo per i veicoli destinati al trasporto pubblico locale e regionale.

Al di fuori della Legge di Stabilità, inoltre, il Governo e l'Albo degli Autotrasportatori hanno attuato misure ad hoc tese a favorire le imprese iscritte che attuano scelte ecosostenibili, come il meccanismo del rimborso delle spese per i pedaggi autostradali. Anche quest'anno, infatti, la riduzione compensata sarà misurata sulla base delle caratteristiche ambientali dei veicoli (un procedimento che ricalca così quello per il rimborso delle accise sul gasolio), con un'ulteriore stretta sui veicoli più inquinanti. Oltre all'applicazione di criteri di calcolo legati al fatturato in pedaggi dell'impresa, quindi, si tiene conto anche della categoria ambientale del camion a partire dagli Euro 3: il beneficio verrà riconosciuto proporzionalmente e le percentuali di rimborso saranno diverse per le diverse classi di inquinamento.

### Pedaggi: novità green

Al di fuori della Legge di Stabilità, inoltre, il Governo e l'Albo degli Autotrasportatori hanno attuato misure ad hoc tese a favorire le imprese iscritte che attuano scelte ecosostenibili, come il meccanismo del rimborso delle spese per i pedaggi autostradali. Anche quest'anno, infatti, la riduzione compensata sarà misurata sulla base delle caratteristiche ambientali dei veicoli (un procedimento che ricalca così quello per il rimborso delle accise sul gasolio), con un'ulteriore stretta sui veicoli più inquinanti. Oltre all'applicazione di criteri di calcolo legati al fatturato in pedaggi dell'impresa, quindi, si tiene conto anche della categoria ambientale del camion a partire dagli Euro 3: il beneficio verrà riconosciuto proporzionalmente e le percentuali di rimborso saranno diverse per le diverse classi di inquinamento.



# Carburanti alternativi, ecco quali

Per la Comunità europea sono Gpl, Gnc, Gnl, idrogeno e biocombustibili. Oltre, ovviamente, all'energia elettrica da rinnovabili

Con l'approvazione da parte del Consiglio dei ministri del decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE anche in Italia trova nuovo impulso la distribuzione di combustibili alternativi. La direttiva stabilisce infatti i requisiti minimi per l'infrastrutturazione per i combustibili alternativi, da attuare grazie ai quadri strategici nazionali predisposti dagli Stati membri.

In Europa il 93% dei carburanti proviene dal petrolio, il 4,2% da biomasse, lo 0,8% da gas naturale e il 2% prevede energia elettrica come fonte per l'autotrazione. Per questo, già prima di Cop 21, che si è tenuta lo scorso dicembre a Parigi, la Commissione europea aveva realizzato un documento dal titolo "Energia pulita per il trasporto, una strategia europea in materia di combustibili alternativi" in cui venivano identificati i carburanti alternativi per arrivare a una decarbonizzazione del trasporto. Ovviamente in un quadro

infrastrutturale europeo armonico e omogeneo, dotato di strutture adatte alla distribuzione dei carburanti di nuova generazione. Per la Comunità europea i carburanti alternativi sono: il Gpl (gas di petrolio liquefatto), il Gnc (gas naturale compresso), il Gnl (gas naturale liquefatto), l'idrogeno e i biocombustibili, oltre all'energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili impiegata per i motori elettrici nei trasporti. Al momento l'alternativa più valida al gasolio o al Cng è il Gnl che per le sue caratteristiche è particolarmente adatto al trasporto stradale su mezzi pesanti. Infatti, liquefatto con un trattamento di compressione a freddo, il metano occupa meno spazio e può essere stoccato in serbatoi di dimensioni standard, in quantità sufficienti a percorrere grandi distanze (sugli incentivi per il Gnl vedi anche articolo in alto a sinistra).

Per essere utilizzato però ha bisogno di strutture specifiche di distribuzio-

ne: per questo la Ue ha stabilito che entro novembre i vari Stati membri adottino iniziative nazionali per realizzare centri di stoccaggio. L'Italia si è impegnata in questa direzione con

il Piano Strategico Nazionale sull'utilizzo di gas naturale liquefatto e il ministero dei Trasporti ha stabilito finanziamenti da 25 milioni di euro per rinnovare il parco veicoli.



## NUOVA SPINTA A MARE E FERRO

Non meno importante è il capitolo dedicato all'intermodalità che offre un contributo indispensabile alla riduzione di gas serra. Secondo il Libro Bianco dei Trasporti Ue i corridoi merci specializzati permettono, ad esempio, di ridurre il consumo di energia e le emissioni e di minimizzare l'impatto ambientale e sono in grado, allo stesso tempo, di attirare "gli utenti per la loro affidabilità, scarsa congestione e bassi costi amministrativi e di esercizio".

Se il decreto investimenti ha stanziato fondi per i rimorchi e semirimorchi destinati al trasporto combinato ferroviario e per il trasporto combinato marittimo dotati di ganci nave rispondenti alla normativa lmo, dotati di dispositivi innovativi volti a conseguire maggiori standard di sicurezza e di efficienza energetica, la Legge di Stabilità ha riservato altri 200 milioni di euro a Marebonus e al nuovo Ferrobonus. I decreti attuativi sono in attesa dell'ok di Bruxelles.

Per l'intermodalità marittima sono stati previsti 45,4 milioni di euro per il 2016, 44,1 milioni di euro per il 2017 e 48,9 milioni per il 2018; per quella strada-ferro la cifra è di 20 milioni di euro l'anno, per lo stesso triennio 2016-2018. Si cerca così di sahare lo squilibrio italiano che vede trasportare su strada gran parte delle merci italiane.

**Intermodalità.**  
Nel triennio  
2016-2018  
sono previsti  
complessivamente  
200 milioni di euro  
di stanziamenti  
suddivisi tra mare  
(per 139 milioni),  
e ferrovia  
(per 60 milioni)



# Il bilancio di sostenibilità diventa obbligatorio

*La misura riguarderà le imprese con più di 500 dipendenti*

**C**omportarsi in maniera socialmente responsabile, almeno per le grandi aziende, dal 2017 diventerà obbligatorio. Con l'inizio del nuovo anno, infatti, le imprese con più di 500 dipendenti che appartengono ad alcune categorie, saranno obbligate a redigere il bilancio di sostenibilità, ovvero a dare conto dell'impatto delle loro attività sul contesto sociale e ambientale. Entro il 6 dicembre gli Stati membri dovranno recepire la Direttiva Ue 95/2014 che prevede per le imprese di grandi dimensioni che costituiscono enti di interesse pubblico (società quotate in mercati regolamentati, società emittenti strumenti finanziari diffusi tra il pubblico in maniera rilevante, banche e imprese di assicurazione, società di intermediazione mobiliare) l'obbligo di inserire nella relazione sulla gestione una dichiarazione di carattere non finanziario contenente informazioni ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani, alla lotta contro la corruzione.

Del resto l'Unione europea incoraggia le imprese a prendere in considerazione gli aspetti ambientali, non solo per rispettare le normative, ma anche per strutturare la propria crescita in maniera sostenibile e competitiva sul mercato globale. In Italia il ministero dell'Economia e delle Finanze ha già elaborato uno schema di decreto legislativo che prevede che nel Bilancio di Sostenibilità vi sia l'obbligo per le aziende, tra l'altro, di rendicontare l'utilizzo di risorse energetiche, distinguendo tra quelle prodotte da fonti rinnovabili e non rinnovabili, e l'impiego di risorse idriche; le emissioni di gas a effetto serra e le emissioni inquinanti in atmosfera; l'impatto attuale e prevedibile sull'ambiente nonché, dove opportuno, sulla salute e la sicurezza, associato ai fattori di rischio.

Lo schema di decreto prevede anche sanzioni amministrative pecuniarie nel caso in cui non venga redatta la dichiarazione e sanzioni pecuniarie nel caso in cui contenga dichiarazioni false o incomplete.