

IL PUNTO di Paolo Uggè

Venerdì 24 il Consiglio Nazionale FAI ha ricordato il Presidente Duilio Balducchi, che ci ha lasciati tempo fa. È stata l'occasione per un gradito e lungamente atteso ritorno agli incontri in presenza, anticipato già il giorno prima dalla riunione operativa dei segretari territoriali. Nel complesso, sono state due giornate produttive di confronto e di lavoro sulle nostre prospettive future.

Uno dei temi affrontati, che diventerà centrale nei prossimi giorni, è stato quello del pacchetto di misure Fit for 55, che dovrebbe segnare la strada verso la transizione ecologica. Il settore del trasporto è accusato di essere uno dei maggiori responsabili dell'inquinamento atmosferico e sulla base di ciò, il trasporto pesante merci è stato individuato come l'unico elemento sul quale intervenire, in malafede. Il Tpl, gli uffici pubblici, il trasporto con bus privati, come se non esistessero.

Per non consentire strumentalizzazioni o incomprensioni ribadisco per l'ennesima volta come il mondo che Fai/Confrtrasporto rappresenta è pienamente concorde con l'obiettivo della tutela ambientale. Quello che da tempo cerchiamo di mettere in evidenza è che le scelte annunciate e in approvazione a livello U.E. non ci pare tengano in considerazione la situazione esistente, che ancora risente delle conseguenze delle restrizioni di una crisi pandemica - peraltro non del tutto conclusa - e delle ripercussioni che la guerra in atto tra Ucraina e Russia scarica sull'economia nazionale. Da qui sorgono alcune posizioni critiche da me espresse, che riguardano non sull'obiettivo generale della riduzione degli inquinanti, bensì la tempistica e le ipotesi di soluzione che sono state avanzate e che sembrano voler privilegiare una sola fonte energetica senza tener in considerazione - e mi pare grave - il principio della neutralità tecnologica.

La domanda alla quale nessuno riesce a fornire risposte esaustive è come venga prodotta l'energia elettrica, che pare essere la fonte considerata la più rispondente a soddisfare le esigenze ambientali. La scelta di puntare unicamente sull'elettrificazione nel campo della mobilità, mi pare discutibile per diverse ragioni. Innanzitutto, ritengo che la modalità di misurazione adottata per valutare l'impatto ambientale delle diverse tipologie di motorizzazioni sia parziale. Infatti, quando si decantano le virtù dei veicoli elettrici, si considerano non le emissioni totali, bensì solo quelle riscontrate allo scarico. È vero che un mezzo elettrico non produce emissioni allo scarico, ma la produzione dell'energia che lo alimenta sì e lo smaltimento del veicolo e delle sue batterie anche. Un approccio parziale altera i risultati e mette fuori gioco alcune tecnologie sostenibili come quelle che fanno leva sui biocarburanti e sui carburanti sintetici. Il principio cardine che considero non aggirabile è quello della neutralità tecnologica e purtroppo l'approccio adottato dalle autorità europee non lo garantisce. Tra le altre cose, è utile sapere che, in poco più di vent'anni, il trasporto pesante su gomma ha ridotto le proprie emissioni del 30%, a fronte di una riduzione generale più contenuta, pari al 20,4%. Infine, è opportuno evidenziare che l'autotrasporto contribuisce per una quota inferiore al 5% alle emissioni totali e non lo affermo io, ma l'USC nel documento proprio sulle emissioni.

Domandare più tempo per la transizione e non indirizzare la domanda verso una sola fonte energetica, senza in alcun modo tener conto delle conseguenze, mi sembrano richieste dettate dal buon senso.

In una recente intervista il professor Davide Tabarelli, presidente di Nomisma energia, ha definito quanto è previsto dal pacchetto Fit for 55 "sodomasochista. Irrealistico per le auto ed impossibile per l'autotrasporto.

In particolare per l'Italia che, avendo l'accisa più elevata in assoluto a livello di tassazione è volersi far del male due volte". Infine, il professore evidenzia che l'Europa conta per le emissioni l'8% nel mondo. Quindi, agendo in un clima da jihad ci impoveriremo sempre di più, mentre altre zone incrementeranno la loro

competitività. Un dato lo dimostra: “dal 1990 l’Europa ha ridotto le emissioni di CO2 per un miliardo di tonnellate mentre altri le hanno aumentate di 13 miliardi”.

Non c’è che da fare i complimenti a questi eurocrati ma soprattutto a quei governi che stanno consentendo una simile idiozia. In particolare il nostro. Il perché è presto detto: l’Italia non ha centrali nucleari né a carbone, il gas lo compra all’estero perché i giacimenti che possediamo non vengono sfruttati. Mi pare del tutto evidente che saremo noi a subire le conseguenze maggiormente negative. Certo non rinuncerò ad evidenziare queste assurdità, perché la gente deve sapere cosa l’aspetta se non si riuscirà ad invertire una rotta che ci porterà, come afferma Tabarelli, verso la povertà.

Aggiungo un’ultima considerazione per chi pensa che con queste “brillanti idee” si ridurrà il numero dei mezzi pesanti sulle strade e si genererà lo spazio per le altre modalità. I “Tir” - come qualcuno li chiama in modo improprio - italiani saranno sostituiti da quelli dei Paesi europei. Certamente un bel risultato!

1° luglio 2022