

## **OSSERVAZIONI CONFAPI SU DISEGNO DI LEGGE N. 1547**

(Conversione in legge del decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'articolo 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189 convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229)

Lo spostamento all'interno della Legge di Bilancio dei tagli ai sussidi sulle fonti dannose per l'ambiente ha svuotato di molti contenuti questo decreto che poco inciderà sulle emissioni climalteranti.

I fondi che derivano dal mercato delle quote di emissioni "Emissions Trading" non dovrebbero riguardare le nostre PMI raramente soggette a questa norma a causa dei bassi volumi di consumi energetici.

### **ART. 2**

Considerando lo stato effettivo dei trasporti pubblici e la ancora scarsa diffusione del trasporto in bici, appare poco realistico che un utente possa abbandonare la propria autovettura per sostituirla con un abbonamento per mezzi pubblici o con una biciletta a pedalata assistita.

Potrebbe essere altresì migliorato anche l'aspetto economico della misura di rottamazione, prevedendo che il contributo concesso possa essere utilizzato – eventualmente stanziando un importo maggiore - anche per l'acquisto di modelli meno inquinanti di autovetture.

### **ART. 3**

Il provvedimento è condivisibile laddove si preveda anche un finanziamento mirato per agevolare l'utilizzo di scuolabus condivisi, ad esempio finanziando l'abbonamento, in modo da incentivare le famiglie all'utilizzo del bus condiviso rispetto alla propria auto privata. In tal senso, questa previsione potrebbe veramente avere una funzione educativa verso famiglie e studenti per la promozione e l'utilizzo del mezzo pubblico fin dalla scuola elementare.

### **ART. 4**

E' certamente condivisibile una misura che miri ad aumentare il verde, attraverso la messa a dimora di alberi, azioni di reimpianto e di silvicoltura e la creazione di foreste urbane e periurbane nelle città metropolitane, perchè riteniamo che esse siano un ottimo intervento per lo "sviluppo green" delle città, ma anche – da un punto di vista più strettamente economico – una opportunità di investimento e di sviluppo del tessuto imprenditoriale del territorio.

E' anche per tale ragione che sosteniamo che questi progetti debbano adeguatamente valutare i costi di realizzazione e soprattutto di manutenzione al fine di garantirne la sostenibilità nel lungo periodo.

#### **ART. 7**

Così come per l'art 2, riteniamo che questa misura possa risultare, per la parte strettamente economica, poco utile a raggiungere l'obiettivo che la norma si propone. 5mila euro non possono infatti essere sufficienti a dare continuità ad un "progetto green" specialmente per i negozi di vicinato, che rappresentano spesso realtà molto piccole.

Il tema della corretta gestione dei rifiuti e della riduzione degli imballaggi è sempre più attuale e urgente, ma una vera politica di riduzione degli imballaggi, in particolare di tipo alimentare, dovrebbe orientarsi principalmente sulle grandi imprese di produzione e poi, con meno vincoli e oneri, sulla piccola distribuzione, con l'obiettivo prioritario di ridurre drasticamente gli imballi spesso utilizzati per soli fini promozionali e di marketing.