

Le principali associazioni ambientaliste chiedono al governo 10 azioni urgenti per i trasporti per migliorare il PNIEC 2030

Gli obiettivi del Piano Energia e Clima 2030 sono insufficienti per la decarbonizzazione del settore trasporti: Legambiente, WWF Italia, Greenpeace Italia, Kyoto Club, Cittadini per l'Aria e Transport & Environment hanno inviato al Governo un documento dove chiedono target più ambiziosi.

Se vogliamo agire sul clima e invertire la rotta dei cambiamenti climatici dobbiamo agire sui trasporti: servono azioni concrete e mirate per decarbonizzare questo settore, responsabile, in Italia e in Europa, di circa il **28% delle emissioni totali**.

Il nostro Paese ha inviato alla Commissione Europea il Piano Nazionale Energia e Clima (PNIEC2030), che dovrebbe tracciare la *road map* della decarbonizzazione da qui al 2030. Per quanto riguarda il settore dei trasporti, il documento non coglie l'urgenza del cambiamento e manca di una visione di lungo periodo, che si rispecchia in scelte poco adeguate *“che potrebbero costituire un ostacolo alla decarbonizzazione”* anziché un incentivo.

È quanto affermano le principali associazioni ambientaliste – **Kyoto Club, Transport & Environment, Legambiente, Cittadini per l'Aria, WWF Italia, Greenpeace Italia** – in un documento inviato ai ministri competenti del governo italiano, **Luigi Di Maio**, ministro dello Sviluppo Economico, **Sergio Costa**, ministro dell'Ambiente e **Daniilo Toninelli**, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

“Considerata la gravità degli impatti sociali, economici e ambientali dovuti al settore trasporti italiano, il peso emissivo di tale settore, la centralità che esso detiene nel processo di urgente decarbonizzazione dell'economia, si è ritenuto importante fare uno sforzo al fine di segnalare alle autorità alcune azioni prioritarie e comuni da inserire nello PNIEC 2030 per i Trasporti” denunciano le associazioni.

Sul banco degli imputati ci sono l'incentivazione dell'uso del gas naturale nei trasporti, l'eccessivo ricorso ai biocombustibili di prima generazione, l'assenza di target ambiziosi per l'elettrificazione del parco veicolare e per la riduzione del numero di auto circolanti nei centri urbani a favore della mobilità attiva.

Nella documentazione inviata al governo italiano, le associazioni trasmettono 10 raccomandazioni minime e prioritarie per migliorare il Piano Energia Clima 2030 alla voce trasporti, e tracciare un percorso per la decarbonizzazione del settore in modo da raggiungere le **zero emissioni nette al 2050**.

Tra le principali richieste: il **divieto di vendita dei veicoli endotermici** entro il 2030; la promozione di **veicoli elettrici puri** – lo share previsto è di 6 milioni di auto elettriche, ma di queste sono 1,6 milioni sono pure, i rimanenti 4,4 milioni modelli ibridi; lo **stop dei sussidi fossili** ambientalmente dannosi, soprattutto per quanto riguarda il **gas naturale**, che nel settore gode di ingenti agevolazioni fiscali e che risulta “pericoloso” in quanto può attrarre investimenti che potrebbero essere usati per incentivare le energie pulite.

Come sottolinea il report di T&E, *National Energy and Climate Plans transport ranking*, il nostro Paese figura tra ultimi Stati membri in termini di ambizione climatica nel settore trasporti, precisamente al diciassettesimo posto (su 28) dopo la Slovacchia. Per rispettare l'obiettivo di diminuzione del 33% di emissioni rispetto ai livelli del 2005, l'Italia deve **tagliare 23 milioni di tonnellate** nel settore trasporti italiano al 2030, mentre le restanti 77 milioni di tonnellate di CO₂, dovranno essere portate a zero entro il 2050 al più tardi.

“L'Italia è in forte ritardo nel creare la strategia industriale per la transizione, e il ritardo è più accentuato nella mobilità: nel nostro Paese, infatti, negli anni passati per il trasporto pulito si è puntato sul gas, unici in Europa e quindi senza prospettive nemmeno di competitività. Il PNIEC deve essere un'occasione per colmare il gap, per creare le filiere e i distretti industriali, ma anche avviare da subito il passaggio verso la mobilità collettiva e individuale elettrica, senza miopi politiche dei due tempi che in realtà ci farebbero solo perdere altro tempo – dichiara **Mariagrazia Midulla**, responsabile Clima ed Energia del WWF Italia- Ci auguriamo che la versione finale del PNIEC rispecchi davvero l'interesse nazionale e non gli interessi di parte, e che sia dotato di strumenti adeguati quali quelli che suggeriamo. Siamo pronti a discuterne con il Governo, augurandoci che verrà convocato un confronto più generale sulla transizione con gli stakeholders”.

“La visione della mobilità sostenibile in uno scenario di decarbonizzazione deve essere necessariamente molto audace - ha dichiarato **Gianni Silvestrini**, direttore scientifico del Kyoto Club. L'Italia deve quindi essere pronta a cogliere le opportunità, sia a livello industriale che nella pianificazione urbana, di una mobilità elettrica sempre più condivisa e, in futuro, anche a guida autonoma. Andrebbe poi rimodulata la tassazione dei combustibili sulla base del contenuto energetico e delle emissioni di CO₂, non escludendo il trasporto aereo. Infine andrà posta un'attenzione decisamente maggiore sulle soluzioni soft come la bicicletta, con obiettivi precisi sui chilometri di percorsi ciclabili al 2030.”

“L'Italia ha tutto l'interesse ad uscire dalla mobilità fossile perché siamo la nazione europea in cui si riscontrano più decessi prematuri per inquinamento nelle città e perché può riuscire in questa prospettiva a recuperare il primato europeo nell'industria dell'automotive, considerando che oggi abbiamo il secondo fatturato dopo solo la Germania – sono le parole del Vicepresidente di Legambiente, **Edoardo Zanchini**, che precisa - Chi pensa di difendere l'industria nazionale fermando queste innovazioni è fuori dal tempo e condanna il sistema manifatturiero italiano. Chiediamo al governo italiano di proporre un piano per la transizione che permetta alle imprese di programmare gli

investimenti, coordinata con gli altri Paesi europei per arrivare a non vendere più auto a combustione interna, e per tornare a rilanciare gli investimenti industriali nella mobilità innovativa.”

"Questo Piano Energia e Clima è insufficiente in molti aspetti, come testimoniano anche i commenti della Commissione Europea. Il gas è il grande protagonista, e il settore dei trasporti non fa eccezione – afferma **Luca Iacoboni**, responsabile della Campagna *Clima* di Greenpeace Italia - Lo sviluppo dei veicoli puramente elettrici rimane minoritario, mentre la mobilità a gas riveste un ruolo importante. Serve decisamente più ambizione per contribuire alla lotta ai cambiamenti climatici, l'Italia deve seguire le indicazioni della comunità scientifica ed abbandonare più rapidamente i combustibili fossili, compreso il gas, per puntare invece a una mobilità che sia condivisa, alternativa, pubblica ed elettrica."

“Con questo documento le associazioni ambientaliste italiane stanno inviando al governo un messaggio chiaro e univoco: la bozza di piano è inadeguata a mettere il settore trasporti sulla giusta rotta per centrare l'obiettivo di Parigi – dichiara la responsabile di T&E per l'Italia, **Veronica Aneris** - Va corretto con misure coerenti e proporzionali alla sfida che dobbiamo affrontare, come l'introduzione di una data di stop per la vendita dei veicoli endotermici al 2030 e l'interruzione dei sussidi ai combustibili fossili. Nel piano si propone di continuare a incentivare il gas naturale nei trasporti e questo è inaccettabile in un'ottica di decarbonizzazione. C'è tempo fino alla fine dell'anno per migliorare la bozza e ci auguriamo che le autorità competenti siano aperte al confronto sui temi sollevati”.

10 Raccomandazioni minime prioritarie (e non esaustive) per i trasporti nel Piano Nazionale Energia e Clima 2030



1. Introdurre data di **stop vendita** veicoli endotermici al 2030



2. Promuovere solo **veicoli elettrici puri**: investire di conseguenza lo share BEV/PHEV al 2030 previsto nel Piano per il target di 6 Milioni relativo ai veicoli elettrici/ibridi.



3. Elettrificare TPL, flotte taxi, car sharing



4. Target del 21,6% di energia rinnovabile nei trasporti: **azzerare** il contributo dei biocombustibili di **prima generazione** nel raggiungimento del target rinnovabili 2030 e triplicare il contributo dell'elettricità rinnovabile nel raggiungimento del target rinnovabili trasporti 2030 (fino a 1000 ktep)



5. Inserire target specifici di sviluppo della **mobilità zero emissioni** (mobilità pedonale, ciclabile, collettiva e condivisa) e relativi target infrastrutture



6. Inserire **target CO₂** obbligatorio nei Piani Urbani Mobilità Sostenibili (**PUMS**)



7. Inserire target specifici relativi al potenziamento di **TPL e sharing mobility**



8. Eliminare i **sussidi ambientalmente dannosi** nei trasporti:

- le agevolazioni fiscali al gas naturale nei trasporti
- l'esenzione dall'imposta sul cherosene e puntare su biocombustibili avanzati ed elettrocarburanti rinnovabili
- sussidi autotrasporto (agevolazione fiscale consumo carburanti, aiuto ai pedaggi autostradali)



9. Tassare i combustibili sulla base del **contenuto** energetico e della CO₂



10. Puntare all'**elettrificazione navi** traghetto, banchine e sistemi di carico e scarico merci e trasporto fluviale e lacunare