



10 RACCOMANDAZIONI MINIME PRIORITARIE (E NON ESAUSTIVE) PER IL SETTORE TRASPORTI NEL PIANO NAZIONALE ENERGIA E CLIMA 2030

Premessa

Le presenti associazioni hanno già individualmente risposto alla consultazione pubblica lanciata dai Ministeri Ambiente e Sviluppo Economico relativamente alla bozza di Piano Energia e Clima 2030 inviata a Bruxelles lo scorso Gennaio. Tuttavia, 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 ulteriore al fine di segnalare alle autorità alcune azioni prioritarie e comuni da inserire nello PNIEC 2030 lato Trasporti.

Introduzione

Il settore trasporti, rappresenta oggi un grande problema per le politiche climatiche europee ed italiane: è il principale driver delle emissioni dei settori afferenti all'Effort Sharing Regulation, responsabile del 28% delle emissioni totali in Italia ed in Europa, con valori attuali superiori ai livelli del 1990 e tendenza in aumento.

La CO₂, non è l'unico indicatore a raccontarci quanto il modo in cui muoviamo merci e passeggeri sia diventato profondamente insostenibile. Alla lista se ne aggiungono molti altri, tra cui l'emergenza sanitaria relativa alla qualità dell'aria nei centri urbani, i relativi conseguenti problemi sulla nostra salute, la congestione, l'esposizione dei consumatori alla volatilità dei prezzi del petrolio, la dipendenza energetica europea ed italiana.

Una revisione radicale del sistema trasporti, tramite azioni mirate e decise, risulta necessaria, urgente e non più rimandabile. Le misure da implementare devono essere in grado di affrontare **la doppia sfida CO₂/qualità dell'aria**, essere socialmente eque e liberare il paese dalla dipendenza energetica avviando la transizione da un sistema mobilità basato sui combustibili fossili verso quello basato su energia rinnovabile prodotta localmente al fine di rafforzare l'economia ed incrementare la resilienza del nostro paese.

La proposta di PNIEC inviata alla Commissione, per quel che riguarda i trasporti, non sembra cogliere la portata e l'urgenza del cambiamento necessario sopra descritto. Gli obiettivi di riduzione prospettati si fermano al 2030, mentre è di fondamentale importanza che siano coerenti con l'obiettivo di decarbonizzazione di lungo termine.

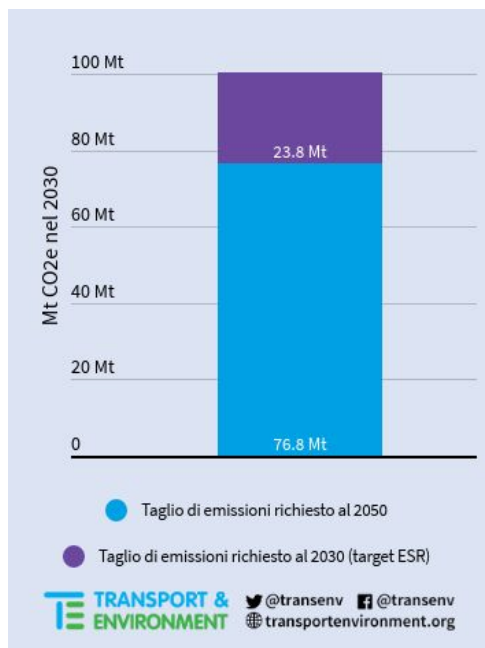
La mancanza di una visione a lungo termine si rispecchia in scelte strategicamente inadeguate che potrebbero diventare un ostacolo alla decarbonizzazione: l'incentivazione

dell'uso del gas naturale nei trasporti, l'eccessivo ricorso ai biocombustibili di prima generazione (sia liquidi che gassosi), la mancanza di target ambiziosi per l'elettrificazione del parco veicolare privato e per la riduzione del numero di auto circolanti nei centri urbani a favore della mobilità attiva.

OBIETTIVO TEMPORALE DEL PIANO: Target CO2 settore trasporti italiano 2030 e 2050

Il rapporto T&E *Emission Reduction Strategies for the Italian transport sector* ha mostrato come, in uno scenario *business as usual*, le emissioni del settore trasporti italiano ammonteranno nel 2030 circa a **100 milioni di tonnellate di CO2**.

L'Italia, in base all' *Effort Sharing Regulation*, deve ridurre entro il 2030 le emissioni di gas serra del 33% rispetto al 2005 per i settori non ETS. Assumendo di ripartire equamente il target tra tutti i settori afferenti all'ESR, sarà necessario ridurre le emissioni di circa **23,8**



milioni di tonnellate di CO2 entro il 2030. Le restanti 77 milioni di tonnellate di CO2, dovranno essere portate a zero entro il 2050 al più tardi. Questo implica che la velocità di riduzione richiesta nel ventennio 2030-2050 è considerevolmente superiore a quella necessaria nella prossima decade. È evidente la necessità di implementare da oggi misure scalabili nel tempo, che possano fare da apripista alla decarbonizzazione del settore, pena il mancato raggiungimento dell'obiettivo **emissioni zero al 2050 al più tardi**. Le linee principali da seguire sono l'**elettrificazione**, la **riduzione della domanda** di trasporto merci e passeggeri attraverso misure di tipo **avoid**, il **riequilibrio modale** e lo **stop** ad ogni tipo di investimento e aiuto ai trasporti basato sui **combustibili fossili**, quindi diesel, petrolio e gas naturale. In particolare, il ricorso al gas naturale nei trasporti che richiede ingenti

impegni in termini di fondi per la realizzazione di nuove adeguate infrastrutture, risulta considerevolmente pericoloso, in quanto rischia di creare un lock-in tecnologico che andrebbe poi ad impedire il raggiungimento dell'obiettivo finale. I biocombustibili avanzati, a causa della loro limitata disponibilità non sono scalabili; a questi deve dunque essere riconosciuto un ruolo complementare, da giocarsi soprattutto in quei settori dove l'elettrificazione non è attuabile.

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