

***Alla cortese attenzione di Deputate e Deputati
delle Commissioni della Camera dei Deputati:
Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici
Attività produttive, Commercio e Turismo***

Memoria scritta di Transport & Environment Italia a corredo dell'audizione informale nell'ambito dell'esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto n. 17 del 2022 riguardante misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali.

Roma, 17 Marzo 2022

La crisi attuale dei prezzi del petrolio e del gas naturale, esacerbata dal conflitto tra Russia e Ucraina, ha reso esplicito il grave problema di dipendenza energetica che caratterizza l'economia Italiana ed europea.

In materia di energia, T&E supporta le raccomandazioni presentate nel corso di queste audizioni dalle associazioni WWF, Greenpeace, Legambiente ed Ecco Think Thank e ribadisce l'urgenza di uno **sviluppo repentino della produzione di energia rinnovabile nazionale , solare ed eolica, a sostituzione delle fonti fossili di importazione, insieme ad urgenti misure di efficienza energetica.**

Più specificamente in merito al **settore trasporti**, con i prezzi di benzina, diesel e gas ai massimi storici, è oggi più che mai evidente la necessità di affrancare il nostro sistema di trasporti dalla dipendenza dai combustibili fossili (vi dipende ancora per circa l'80%) e muovere velocemente verso la mobilità elettrica, per i seguenti motivi:

- Proteggere famiglie e imprese dalla volatilità dei prezzi del petrolio e dalle catastrofiche conseguenze che queste fluttuazioni hanno sulla nostra economia;
- Proteggere clima, ambiente e la competitività dell'automotive italiano, che rischia di sopperire in mancanza di innovazione e urgente riconversione industriale per stare al passo con la trasformazione epocale del settore che sta avvenendo a livello globale e permettere all'Italia e all'Europa il rispetto degli impegni presi con il Green Deal Europeo;
- Porre fine ai finanziamenti dell'Italia e dell'Europa alla guerra in corso. Circa il 13% del petrolio che l'Italia importa ogni anno sta finanziando la spesa militare russa e la tragica invasione

dell'Ucraina; ogni anno l'Italia corrisponde alla Russia 4,2 milioni di dollari solo per l'acquisto di petrolio per le nostre auto;

Accelerare la diffusione della mobilità elettrica, per fare in modo che grazie agli effetti di scala la parità di costo d'acquisto sia raggiunta al più presto, **rendendo l'auto a batteria accessibile a tutti**, deve essere **la priorità di tutti i governi europei**.

Al contrario, **continuando ad incentivare l'auto endotermica, il governo non fa altro che spingere i consumatori verso una tecnologia che li espone al rischio legato alla volatilità dei prezzi dei combustibili fossili**, posticipando ulteriormente il raggiungimento della parità di costo di produzione tra auto elettrica e auto a motore.

(Un recente esempio lampante in questo senso è rappresentato dalla mobilità a gas, incentivata dal governo come sostenibile ed economica, ma che ha di fatto esposto sin dal mese di Ottobre i possessori di auto a metano a prezzi imprevedibili e di gran lunga più elevati di quelli preventivati, esponendoli a gravi difficoltà. Lo stesso vale per i sussidi al GNL nell'autotrasporto, che oggi hanno messo il governo nella condizione di dover stanziare ulteriori €25 milioni (art.6 del presente Decreto) di soldi pubblici, in aggiunta ai fondi già spesi per incentivare l'acquisto di camion a GNL, per poter calmierare il costo del carburante).

Il supporto alla domanda di auto e furgoni nuovi deve essere limitato ai soli veicoli elettrici a batteria.

Inoltre si rende necessario adottare nell'immediato misure **atte a promuovere la diminuzione dell'uso dell'auto privata, introducendo limiti di velocità, bonus per favorire l'uso del TPL e della mobilità attiva ciclistica e pedonale**.

A questo proposito si fa anche presente la necessità di **sostenere le aziende di Trasporto Pubblico Locale**, già messe a dura prova dalla crisi pandemica.

T&E sottolinea infine che **i biocarburanti non rappresentano una soluzione per ridurre la dipendenza energetica dalle importazioni di carburanti dalla Russia**, in quanto avranno l'effetto boomerang di **aumentare i prezzi del cibo**. Il sussidio ai biocarburanti, già ampiamente incentivati nel nostro paese, è stato incrementato nel presente decreto legislativo (art. 17).

L'inflazione associata agli oli vegetali (olio di girasole su tutti), già caratterizzati da trend di prezzi crescenti, ha subito un'incredibile impennata dovuta allo scoppio della guerra tra Russia e Ucraina, principali produttori mondiali di tali colture (rappresentando il 50% dell'offerta mondiale di grano). L'utilizzo di tali materie prima per la produzione di biocarburanti da bruciare nella auto europee, in competizione con usi alimentari e agricoli, rappresenta uno dei principali motivi per la crescita dei prezzi di tali materie alimentari e che, nei paesi occidentali si tradurrà in oneri più elevati per le famiglie a basso reddito, mentre per i paesi che in questo momento lottano per fornire sufficiente cibo ai loro cittadini diventerà una questione di mera sopravvivenza.

In ultimo, va ricordato che la mera sostituzione del carburante con un biocarburante all'interno di un motore a combustione non permette di ridurre il fabbisogno di energia finale del settore dei trasporti, come invece garantito dalla transizione alla trazione elettrica, grazie alla maggiore efficienza di un'auto elettrica batteria (rendimento del 77% circa) rispetto ad un'auto a motore endotermico (rendimento del 30%).

T&E raccomanda di promuovere solo biocombustibili realmente sostenibili da rifiuti e residui e di abbandonare i biocombustibili da colture agricole e foraggiere.

Per le ragioni sopra esposte, T&E raccomanda al Parlamento di:

- Limitare gli incentivi a supporto della domanda ai soli veicoli elettrici puri 0grCO₂/km;
- Equiparare l'elettricità di natura rinnovabile al pari dei biocarburanti tra le fonti di energia rinnovabile incentivate nei trasporti;
- Introdurre misure a supporto della riduzione dell'uso dell'auto privata nell'immediato;
- Introdurre misure a supporto delle aziende di trasporto pubblico;
- Con riferimento all'autotrasporto, la riduzione dei pedaggi dovrebbe essere modulata in base alla classe emissiva dei mezzi;
- Con riferimento ai biocarburanti, limitare il supporto ai soli biocarburanti "sostenibili" da rifiuti e residui, sospendendo l'uso/la promozione di biocarburanti da colture agricole e foraggiere.

Per maggiori informazioni contattare:

Veronica Aneris, Direttrice T&E Italia veronica.aneris@transportenvironment.org

Carlo Tritto, Policy Officer T&E Italia carlo.tritto@transportenvironment.org

CHI SIAMO

T&E è un'organizzazione no-profit e politicamente indipendente con sede a Bruxelles, che da oltre 30 anni promuove la sostenibilità del settore trasporti europeo attraverso un cambiamento delle politiche dell'UE e globali che regolano il settore trasporti. La visione di T&E è un sistema di mobilità a emissioni zero, accessibile a tutti, sicuro e con un impatto minimo sulla salute, sul clima e sull'ambiente.

Fondata nel 1990, T&E rappresenta 63 organizzazioni di 26 paesi in tutta Europa, principalmente gruppi ambientalisti che lavorano per politiche di trasporto sostenibile a livello nazionale, regionale e locale. Tutti insieme i membri e sostenitori di T&E rappresentano più di 3,5 milioni di persone. Il lavoro nazionale è ulteriormente supportato dalla rete di uffici nazionali nelle principali capitali europee: Madrid, Roma, Parigi, Berlino, Londra e Varsavia. T&E crede nella trasparenza e ogni anno pubblica la [lista dei propri finanziatori](#) nel proprio [rapporto annuale](#)