m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0025107.03-10-2019

Gentilissimi,

vogliate cortesemente trovare in allegato le osservazioni di Transport & Environment alla Valutazione Ambientale Strategica relativa al Piano Nazionale Energia e Clima.

Restando a disposizione per ogni altra informazione eventualmente necessaria, ringrazio per la Vs attenzione.

Cordialmente, Veronica Aneris

Veronica Aneris

T&E, Manager Italy

Square de Meeûs 18

1050 Brussels

M +39 329 26 51 413
Skype ID: veronica.aneris

VAS Piano Nazionale Energia e Clima: osservazioni a cura di Transport & Environment

Settembre 2019

Transport and Environment è la federazione di associazioni a scopo non governativo con sede a Bruxelles che dal 1990 promuove politiche per un trasporto sostenibile e sicuro. Rappresenta circa 60 membri e 200 sostenitori in tutta Europa.

Le osservazioni contenute in questo documento, e presentate di seguito, si riferiscono al solo settore Trasporti.

PREMESSA

La VAS conferma una debolezza del Piano, già segnalata da molti esperti del settore nella prima fase di consultazione, che è quella di essere generico relativamente alle misure che verranno intraprese per il raggiungimento degli obiettivi di Piano e ai relativi tempi di attuazione.

Come si legge a pag.276 del Rapporto Ambientale "Il PNIEC è uno strumento di natura strategica e non scende nel dettaglio delle misure né localizza alcun progetto o intervento specifico sul territorio. Le misure previste sono numerose e con caratteristiche molto differenti e per molte di esse è difficile fare una valutazione e un'analisi degli effetti sull'ambiente, che in ogni caso è di tipo qualitativo proprio perché non sono sufficientemente definite e localizzate". La stessa osservazione è stata avanzata anche dalla Commissione UE nelle raccomandazioni[1],[2] inviate il 18 Giugno. Le misure previste daranno certamente un contributo agli obiettivi di sostenibilità indicati, ma la genericità con cui esse vengono presentate non rende possibile una chiara correlazione tra provvedimento e target PNIEC.

Stante l'impossibilità di entrare nel merito delle singole misure, ci limitiamo in questa sede a reinviare in maniera più esaustiva, le osservazioni già comunicate ai ministeri competenti nel documento[3] "*10 Raccomandazioni minime prioritarie per il settore trasporti nel Piano Nazionale Energia e Clima 2030*".

Per ognuna delle raccomandazioni avanzate, vengono qualitativamente esplicitati argomenti a supporto, relativi benefici e/o rischi in caso di mancata applicazione, ed il collegamento - ove opportuno- alle raccomandazioni inviate agli stati membri dalla Commissione lo scorso 18 Giugno.

Tali raccomandazioni minime e non-esaustive rappresentano delle **policy chiave** da inserire nella bozza di Piano al fine di **assicurare la riduzione delle emissioni di CO2** del settore trasporti necessaria per il raggiungimento degli obiettivi di Piano 2030 e garantire al contempo **la coerenza**

[1]Assessment of the draft National Energy and Climate Plan of Italy, EU Commission, 18 June 2019, https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/it_swd_en.pdf

[2]RACCOMANDAZIONE DELLA COMMISSIONE del 18.6.2019 sulla proposta di piano nazionale integrato per l'energia e il clima dell'Italia 2021-2030; https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/it_rec_it.pdf;

[3]10 Raccomandazioni minime prioritarie (e non esaustive) per il settore trasporti nel piano nazionale energia e clima 2030;https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/2019_07_IT_10_raccomandazioni.pdf;

del Piano con la strategia di lungo termine, che gli Stati Membri sono tenuti a compilare nel quadro del regolamento sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima.

Siamo convinti che il recepimento dei punti presentati di seguito possa contribuire in maniera significativa alla solidità del Piano Italiano per l'Energia e il Clima, agli occhi non solo dell'Italia, ma anche dell'Europa, nell'ambito della quale il nostro paese può e deve giocare un ruolo di leader delle politiche ambientali e climatiche.

1. INTRODUZIONE DATA DI STOP VENDITA VEICOLI ENDOTERMICI AL 2030

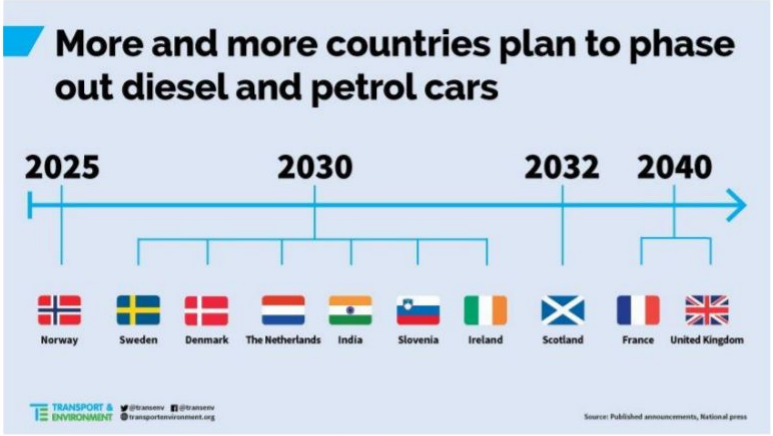


Figure 6 - Proposed dates to end the sale of ICE cars

Il rispetto dell'accordo di Parigi richiede che il settore trasporti sia decarbonizzato entro il 2050 al più tardi. Un parco auto a zero emissioni entro il 2050, richiede che l'ultima auto con motore a combustione interna (diesel, benzina e gas) sia venduta idealmente entro il 2030, ed al 2035 al più tardi. Come riassunto nell'immagine riportata, un numero sempre maggiore di paesi europei sta anticipando il phase-out dei motori convenzionali tramite l'annuncio di date di stop vendita di auto a combustione interna.

L'inserimento nel piano nazionale energia e clima di tale posizione garantirebbe al Piano una visione di lungo termine, che come più volte segnalato dalla maggioranza delle associazioni ambientaliste/ esperti del settore, risulta assente. Allo stesso garantirebbe trasparenza sui tempi e certezza di investimento sia all'industria che agli amministratori locali, che devono fare la loro parte nel dispiegamento sul territorio nazionale di un adeguato numero di infrastrutture di ricarica.

Al contrario l'assenza di questa policy potrebbe comportare per l'Italia il grave rischio di essere la destinazione preferenziale delle case automobilistiche europee per la commercializzazione e vendita della tecnologie convenzionali (diesel, gas e benzina). Il target europeo dei 95gr/km è infatti un **obiettivo medio europeo per casa automobilistica**.

Non è escludibile che, in assenza di politiche progressiste in tema di mobilità elettrica, le case automobilistiche decidano di destinare al mercato italiano (e altri simili stati membri) le vendite delle auto tradizionali, riservando il mercato della mobilità elettrica ai paesi che hanno messo in piedi politiche innovatrici (come quelli riportati nel grafico). Tale tema di prioritaria importanza è in discussione anche in sede di Consiglio dei Ministri UE.

Infine, sottolineiamo come tale misura supporterebbe il raggiungimento dell'obiettivo 6 milioni di veicoli elettrici e ibridi plug-in al 2030 (Punto 2 del presente documento), fornendo una risposta all'osservazione della Commissione che sottolinea in diverse occasioni (pag. 2, 6 e 7 del documento Assessment of the draft National Energy and Climate Plan of Italy) la mancanza di informazioni su quali politiche verranno implementate per l'ottenimento dell'obiettivo.

Raccomandiamo pertanto di inserire nella bozza finale di piano, l'annuncio dello stop vendita di auto a combustione interna e altresì di supportare l'approvazione della stessa a livello UE.

2. PROMUOVERE VEICOLI ELETTRICI PURI E INVERTIRE DI CONSEGUENZA LE PROIEZIONI PER LO SHARE BEV/PHEV AL 2030 PREVISTE NEL PIANO

Il contributo alla riduzione delle emissioni di CO2 delle auto ibride plug-in (PHEV) avviene quando quest'ultime sono ricaricate tramite presa elettrica. Evidenze[4] [5]hanno mostrato come purtroppo le ibride plug-in, per motivi non solo legati alla mancanza di infrastrutture, ma sovente culturali, sono raramente ricaricate tramite l'elettricità e troppo spesso utilizzate come delle ibride pure (non plug in), dunque ricaricate in larga misura tramite l'utilizzo di carburanti fossili. Ciò comporta una considerevole diminuzione dei benefici climatici delle ibride plug-in ed il rischio di non ottenere la riduzione di CO2 sperata.

Per questo motivo, il numero di 4,4 milioni di ibride plug-in che il PNIEC pone come obiettivo al 2030, a fronte di solo un 1,6 milioni di BEV, potrebbe non portare i risultati sperati in termini di riduzione delle emissioni di CO2 del settore trasporti su strada privato, mettendo seriamente a rischio il raggiungimento dell'obiettivo generale di Piano. È importante che il PNIEC inverta lo share previsto di BEV e PHEV al 2030, prevedendo un numero maggiore di auto elettriche pure al fine di assicurare l'ottenimento di riduzione di CO2 sperato.

Inoltre, sempre per quanto detto sopra, il diffondersi delle ibride plug in a scapito dei veicoli elettrici a batteria pura, non contribuisce alla spinta necessaria al dispiegamento di un numero adeguato di infrastrutture di ricarica, fattore indispensabile per la transizione della mobilità privata verso emissioni zero. Peraltro gli share del mercato automotive italiano del 2019 stanno già mostrando in termini relativi una maggiore attenzione dei consumatori verso le elettriche pure, a dimostrazione della plausibilità di un evoluzione del mercato a maggior favore di quest'ultime, trend che deve essere supportato dalle politiche di governo.

Infine, come esplicitato dalla Commissione, il Piano non fornisce informazioni sufficienti relativamente alle misure che si intendono implementare per raggiungere i 6 milioni di veicoli ibridi ed elettrici al 2030. La raccomandazione di introdurre una data di fine di vendita delle auto convenzionali entro il 2030, espressa al punto 1), insieme alle raccomandazioni riportate ai punti 3, 5,6 e 7 potrebbero colmare tale lacuna.

3. ELETTRIFICARE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, SERVIZI TAXI E FLOTTE DEL CAR SHARING

Nel PNIEC vengono indicate tra le misure previste il Rinnovo veicoli pubblici per trasporto persone del Trasporto Pubblico Locale. Si tratta del Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile, riferito al "rinnovo del parco mezzi su gomma ed il miglioramento della qualità dell'aria" approvato con DPCM a luglio 2018, finanziato con la Legge di bilancio 2017, per un piano complessivo da 3,7 miliardi da investire dal 2019 al 2033.

Prevede investimenti per nuovi autobus urbani a metano, elettrici ed a idrogeno, con un maggiore cofinanziamento per gli autobus elettrici ed a idrogeno. Per gli autobus extraurbani ammette anche l'autobus diesel. Finanzia anche le infrastrutture ed impianti di ricarica. È un primo

---

[4] *Government-subsidised plug-in cars may never have been charged, BBC, November 2018.* https://www.bbc.com/news/business-46152853 ;

[5] *Empirical Fuel Consumption and CO2 Emissions of Plug-In Hybrid Electric Vehicles,Patrick Plötz Simon Árpád Funke Patrick Jochem; July 2017* https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/jiec.12623

passo verso il superamento degli autobus diesel ma la scelta è demandata alle città, quindi servirebbe un incremento di risorse per aumentare il solo parco autobus elettrici e sistemi premiali per le città con il PUMS e le Aziende che puntano alla completa elettrificazione del trasporto pubblico entro il 2030. Il PNIEC dovrebbe indicare questo obiettivo in modo evidente mentre si limita a registrare il Piano vigente.

In modo analogo la flotta di Taxi deve essere sostituita e diventare elettrica entro il **2025**, mediante incentivi e defiscalizzazioni al rinnovo della flotta e con la realizzazione di Infrastrutture di ricarica nei luoghi di maggior frequenza dei taxi e nelle piazzola di sosta dedicate.

Anche la Sharing Mobility (auto e moto) deve essere indirizzata con i regolamenti, bandi, agevolazioni IVA, spazi di sosta, verso il completo utilizzo di veicoli elettrici. Quindi anche su questo punto il PNIEC deve essere integrato prevedendo non solo la crescita della sharing mobility, ma anche la sua elettrificazione.

4. TARGET DEL 21,6% DI ENERGIA RINNOVABILE NEI TRASPORTI: AZZERARE IL CONTRIBUTO DEI BIOCOMBUSTIBILI DI PRIMA GENERAZIONE NEL RAGGIUNGIMENTO DELL'OBIETTIVO RINNOVABILI 2030 E TRIPLICARE IL CONTRIBUTO DELL'ELETTRICITÀ RINNOVABILE NEL RAGGIUNGIMENTO DEL TARGET RINNOVABILI TRASPORTI 2030 (FINO A 1000 KTEP)

Come già sottolineato in altre sedi[6], preoccupa il peso minoritario che viene dato all'elettricità rinnovabile nel raggiungimento del target RES 21,6% a fronte del ruolo maggiore che viene conferito ai biocombustibili avanzati. L'obiettivo di riduzione del Piano (-33% di emissioni di CO2 al 2005) è un obiettivo solo intermedio, che deve essere funzionale al raggiungimento dell'obiettivo finale "trasporto a zero emissioni al 2050". La stessa VAS evidenzia come (tab.38, pag.273 del Rapporto Ambientale) le emissioni del settore trasporti che resteranno da tagliare nel ventennio successivo al 2030 ammontano a circa **82 milioni di tonnellate**. È evidente la necessità di attuare sin da ora misure scalabili nel tempo che facciano da apripista alla decarbonizzazione del settore che dovrà essere a pieno regime nel 2030, pena il mancato raggiungimento dell'obiettivo di Parigi sul clima.

A causa della loro limitata disponibilità, i biocombustibili avanzati, non sono scalabili a differenza dell'elettricità; ai biocombustibili deve dunque essere riconosciuto un ruolo complementare, da giocarsi soprattutto in quei settori dove l'elettrificazione non è attuabile e va dato un ruolo prioritario all'elettricità rinnovabile. Attualmente nel PNIEC, in termini reali (ovvero al netto dei moltiplicatori previsti dalla RED II), il peso conferito all'elettricità rinnovabile rispetto all'obiettivo di 21,6% di rinnovabili trasporti, è pari solo a circa il 12,5% (VEDI TABELLA xxx) del totale, a fronte di un peso del 77% che viene conferito ai biocombustibili (avanzati e non). Raccomandiamo pertanto di incrementare il contributo dell'elettricità rinnovabile di almeno 3 volte il valore proposto.

Per quanto riguarda **i biocarburanti avanzati**, si sottolinea che l'allegato IX, parte A, non dispone di adeguati criteri di sostenibilità per garantire che questi biocarburanti offrano riduzioni significative dei gas a effetto serra (ad es. Nessuna percentuale massima di rimozione per i residui agricoli ad esempio). Raccomandiamo che la fissazione di un obiettivo più elevato, rispetto a quello del 3,5% previsto dalla Direttiva UE sia supportata da una valutazione di impatto esauriente sulla disponibilità di queste materie prime a livello nazionale.

Per quanto riguarda la parte B dell'allegato IX, la VAS menziona l'importanza di concentrarsi sugli UCO raccolti sul territorio nazionale, il che potrebbe essere una buona pratica per garantire che l'UCO utilizzato sia un vero rifiuto come previsto dall'applicazione del principio

[6] https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/2019_07_IT_10_raccomandazioni.pdf

della gerarchia dei rifiuti. Raccomandiamo una valutazione d'impatto sulla disponibilità nazionale di raccolta di UCO in Italia, prima di fissare il limite sulla parte B - per valutare se il 2% (4% con doppio conteggio) è tecnicamente fattibile.

Relativamente ai **biocombustibili di prima generazione**, come già detto in fase consultiva PNIEC, accogliamo con favore il fatto che vi sia una menzione per scendere alla quota massima del 3% . Tuttavia, raccomandiamo di eliminare gradualmente il sostegno a questi biocarburanti convenzionali per raggiungere lo 0% nel 2030. Ciò è dovuto alle preoccupazioni relative all'ILUC per evitare, dunque, che i benefici in termini della riduzione della CO2 siano reali e non solo sulla carta , nonché agli impatti ambientali e sociali dei biocarburanti. Inoltre, un recente atto delegato ha etichettato i biocarburanti di olio di palma come insostenibili e questi biocarburanti devono essere gradualmente eliminati dagli obiettivi entro il 2030 al più tardi. Raccomandiamo di mettere al bando i biocarburanti di olio di palma (così come i sottoprodotti come il PFAD) prima del 2030, ad esempio nel 2021. Inoltre, il supporto ai biocarburanti a base di soia dovrebbe essere rimosso il prima possibile a causa dei loro impatti climatici negativi.

Infine, in merito alla prossima **implementazione della REDII**, di cui si danno alcune anticipazioni nel rapporto ambientale a pag. 25 e 26, si segnala l'importanza di creare un quadro legislativo che permetta a l'elettricità rinnovabile di essere ricompensata in modo analogo a quanto avviene per i biocarburanti[7]. In fase di implementazione della RED II sarà fondamentale istituire un meccanismo per poter accreditare l'uso di questi combustibili e premiare la fornitura di elettricità rinnovabile nel trasporto in modo più sistematico.

5. INSERIRE TARGET SPECIFICI DI SVILUPPO DELLA MOBILITÀ A ZERO EMISSIONI (MOBILITÀ PEDONALE, CICLABILE, COLLETTIVA E CONDIVISA ELETTRICA)

Il PNIEC richiama tra le misure e gli strumenti di intervento anche i Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile, che le città superiori a 100.000 devono approvare. Le Linee Guida di riferimento non contengono dei target specifici di crescita della mobilità a zero emissioni che sono lasciati alle decisioni delle singole città.

Se il PNIEC vuole raggiungere gli obiettivi di riduzione indicati su energia e clima dovrebbe anche indicare la necessità di un'integrazione delle Linee Guida in cui risulti chiaro come e quando dovrà crescere la mobilità pedonale, ciclabile e condivisa a zero emissioni. Servono dei target differenziati e progressivi al 2030 per le diverse città sulla mobilità a zero emissioni, partendo dallo stato di fatto attuale.

Tale inserimento risponderebbe alla raccomandazione della Commissione (pag.8 del documento Assessment of the draft National Energy and Climate Plan of Italy) che invita il governo italiano a fornire maggiori dettagli su come verrà conseguito l'obiettivo di efficientamento energetico della mobilità (riduzione domanda di trasporto, spostamento modale, multimodalità, digitalizzazione).

6. INSERIRE TARGET DI CO2 OBBLIGATORI NEI PIANI URBANI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)

Come indicato al punto precedente i PUMS sono tra le misure indicate dal PNIEC per raggiungere gli obiettivi su energia e clima. Ma le Linee Guida redatte dal MIT (2017) su cui le città sono

[7] Un rapporto di T&E in merito verrà pubblicato nel corso del mese di Ottobre 2019.

chiamate a redigere ed approvare i PUMS tra i Macrobiettivi non contengono la riduzione delle emissioni di gas serra, secondo le decisioni e le percentuali già assunte in sede europea.

Si tratta di una grave lacuna: il raggiungimento dell'obiettivo generale di Piano, lato trasporti, non può avvenire in assenza di un coinvolgimento diretto degli attori regionali e locali. Studi evidenziano come la maggior parte degli spostamenti del settore automobilistico privato (auto e furgoni), responsabile di oltre il 60 % delle emissioni totali di CO2 del trasporto su strada, è per spostamenti inferiori ai 50km. Senza un allineamento delle politiche nazionali, regionali e locali non sarà possibile ottenere la riduzione delle emissioni di CO2 sul territorio nazionale necessaria a raggiungere il target.

L'introduzione nei PUMS di un target di CO2 obbligatorio è in questo senso uno strumento essenziale per rendere le amministrazioni locali attori attivi nel perseguimento dell'obiettivo.

È importante quindi che il PNIEC indichi la necessità di integrare le Linee Guida dei PUMS inserendo la previsione attuale del -33% al 2030 di riduzione dei gas serra come vincolo per le città nel campo della mobilità e dei trasporti.

7. INSERIRE TARGET SPECIFIC PER TPL E SHARING MOBILITY

Il PNIEC richiama tra le misure utili l'ammodernamento del parco autobus esistente secondo il Piano Strategico Nazionale ed indica anche una misura per lo shift modale del trasporto delle persone. Ma questa ultima misura è solo un titolo: non indica su quali basi è impostata, con quali obiettivi, componenti e progressioni temporali. Con le presenti osservazioni si richiede che il PNIEC definisca a livello nazionale la quota modale di trasporto collettivo che deve essere raggiunta al 2030. Allo stesso modo deve essere indicata la quota di sharing mobility.

Infatti in riferimento alla mobilità condivisa il PNIEC è ancora più vago richiamando lo "sviluppo sharing mobility (carpooling, car sharing, van sharing) secondo le indicazioni dell'Allegato DEF 2016, il documento programmatico su infrastrutture e trasporti di impostazione della manovra 2017. Ma nel PNIEC non vengono definiti target, incentivi, regole e misure da realizzare per far crescere al 2025 e al 2030 la mobilità condivisa.

Come evidenziato al punto 5, tale inserimento contribuirebbe in larga misura ad accogliere la raccomandazione delle Commissione (pag.8 del documento Assessment of the draft National Energy and Climate Plan of Italy) che invita il governo italiano **a fornire maggiori dettagli su come verrà conseguito l'obiettivo di efficientamento energetico della mobilità** (riduzione domanda di trasporto, spostamento modale, multimodalità, digitalizzazione).

8. ELIMINARE I SUSSIDI AMBIENTALMENTE DANNOSI NEI TRASPORTI

In linea a quanto esplicitamente espresso dalla Commissione Europea al punto 7 del documento di raccomandazioni[8] al Piano "*List actions undertaken and plans to phase-out energy subsidies, in particular for fossil fuels.*" la versione finale del Piano trarrebbe beneficio dall'introduzione di chiare indicazioni relative al phase-out dei sussidi ai combustibili ambientalmente dannosi nei trasporti, in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione di lungo termine. Ciò è inoltre coerente con quanto dichiarato dal Ministro Sergio Costa nella prefazione al catalogo dei Sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli 2017, recentemente pubblicato " *Tutti i sussidi alle fonti fossili devono ritenersi economicamente e ambientalmente inefficienti.*

[8] COMMISSION RECOMMENDATION on the draft integrated National Energy and Climate Plan of Italy covering the period 2021-2030, 18 giugno 2019 https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/it_rec_en.pdf;

Senza la loro rimozione diventerà estremamente difficile, se non impossibile, raggiungere gli obiettivi che ci siamo dati come comunità globale a Parigi e all'ONU"

Si sottolinea pertanto l'importanza di inserire nel piano indicazioni sui piani di phase out dei sussidi ai combustibili fossili (diesel, benzina e gas naturale).

8.1. INTERROMPERE LE AGEVOLAZIONI FISCALI AL GAS NATURALE NEI TRASPORTI

Con particolare riferimento agli sgravi fiscali attualmente applicati al gas naturale, che gode di un'accisa prossima allo zero (il 99,5% in meno di quella applicata al diesel) si chiede l'eliminazione dal testo dello PNIEC, del paragrafo *(pag.158 PNIEC): "Stabilizzazione fiscale del GNL nei trasporti:*

"Assicurare un quadro di riferimento stabile per favorire le decisioni di investimento del comparto industriale nel settore e prevedendo che le accise sul gas naturale, anche nella forma GNL, usato nei trasporti rimangano stabili, sul valore attuale."

Tale promessa a mantenere invariati gli attuali sussidi fiscali al gas naturale nei trasporti è in netta contrapposizione alla dichiarazione del Ministro Costa, e alle raccomandazioni espresse della Commissione Europea. Se ne chiede pertanto l'eliminazione e la sostituzione della stessa con un apposito piano di phase out. Si sottolinea che il mancato gettito fiscale dovuto agli sgravi fiscali sul gas nei trasporti ammonta a circa **675** milioni di euro[9] anno.

8.2. AVIAZIONE: ELIMINARE L'ESENZIONE DALL'IMPOSTA SUL CHEROSENE E PUNTARE SU BIOCOMBUSTIBILI AVANZATI ED ELETTRO-CARBURANTI RINNOVABILI

L'aviazione è responsabile del 13% delle emissioni totali in Europa, con emissioni fuori controllo che in uno scenario business as usual potrebbero crescere fino al 300% nel 2050.

Nonostante questo, in Europa il cherosene continua ad essere esentato dalla tassazione, malgrado molti altri Stati (USA, Arabia Saudita, Giappone) abbiano deciso di farlo.

Ciò, oltre ad incentivare l'ulteriore crescita di questo modo di trasporto ad alta intensità di carbonio, costa agli stati europei miliardi di euro di entrate perse ogni anno, sussidi ambientalmente dannosi che potrebbero essere reinvestiti a favore della transizione della mobilità verso zero emissioni. La mancata applicazione dell'IVA al cherosene in particolare, costa all'Europa circa 7miliardi di euro/anno, distorcendo al contempo la competizione con modalità a minore intensità carbonica quali treni e bus, che non godono dello stesso vantaggio fiscale. Tale trattamento fiscalmente favorevole inoltre non stimola il settore a mettere in atto gli sforzi necessari per avviare la decarbonizzazione necessaria.

Come indicato nella roadmap di T&E per la decarbonizzazione del settore aviazione[10], portare l'aviazione a emissioni zero richiederá uno sforzo importante per lo sviluppo di tecnologie rivoluzionarie. Data la limitata disponibilità di biocombustibili liquidi avanzati,

---

[9] Mancato gettito fiscale 2017 se l'accisa del gas fosse stata pari a quella del diesel. https://www.transportenvironment.org/press/i-test-su-strada-dimostrano-che-i-camion-gnl-causano-fino-5-volte-pi%C3%B9-inquinamento-atmosferico;

[10] Roadmap to decarbonising European Aviation, T&E 2018 https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2018_10_Aviation_decarbonisation_paper_final.pdf

sarà necessario puntare allo sviluppo di carburanti sintetici rinnovabili prodotti con elettricità verde addizionale.

8.3. ELIMINARE SUSSIDI AUTOTRASPORTO (AGEVOLAZIONE FISCALE CONSUMO CARBURANTI, AIUTO AI PEDAGGI AUTOSTRADALI)

A causa della crescente domanda di trasporto merci su strada, le emissioni dei camion sono attualmente in aumento e continueranno a crescere in Italia. Ciò significa che gli obiettivi 2030 non ETS non potranno mai essere raggiunti senza ridurre le emissioni di CO2 dei camion. Oltre a più camion a emissioni zero, una maggiore efficienza del carburante è una delle misure chiave per ridurre le emissioni dei camion. L'eliminazione degli sconti per il diesel spingerà gli operatori dei trasporti ad acquistare e gestire camion più efficienti dal punto di vista del consumo di carburante che aiuteranno l'Italia a raggiungere gli obiettivi del 2030, evitare di pagare multe per non aver raggiunto tali obiettivi e portare entrate statali aggiuntive.

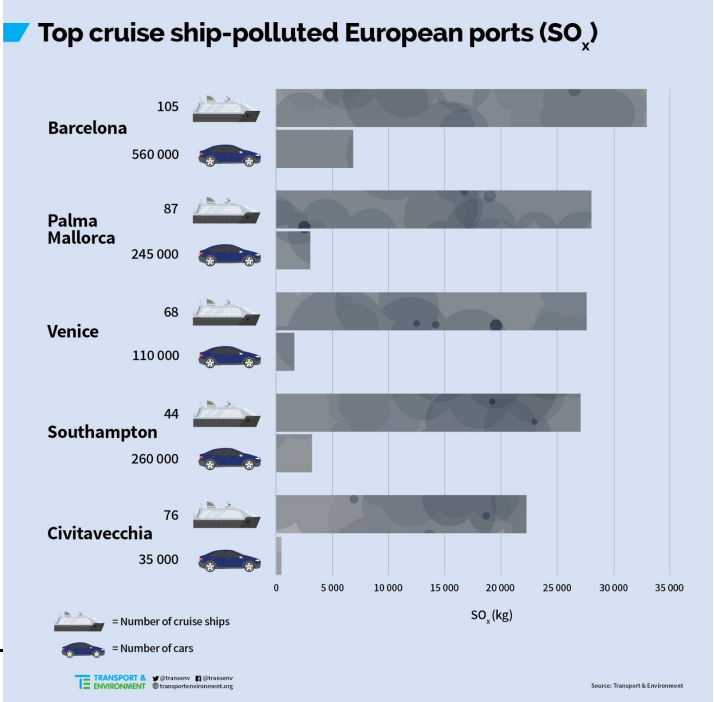
9. TASSARE I COMBUSTIBILI SULLA BASE DEL CONTENUTO ENERGETICO E DELLA CO2

Tutti i combustibili di origine fossile (benzina, diesel e gas naturale) vanno tassati sulla base del contenuto energetico e della CO2, in proporzione diretta all'inquinamento che essi causano.

10. PUNTARE ELETTRIFICAZIONE NAVI RO-RO, BANCHINE E SISTEMI DI CARICO E SCARICO MERCI

Le navi hanno emesso nel 2018 circa 11 milioni di tonnellate di CO2 solo nei porti europei. Questo è maggiore delle emissioni annue totali di Lussemburgo, Cipro, Lettonia e Malta.

Come già sottolineato in fase consultativa del piano, si lamenta la mancanza di riferimento all'elettrificazione del comparto marittimo. Il report [11] "GNC e GNL per auto e navi: i fatti." ha messo in evidenza come la gassificazione del comparto marittimo a fronte di enormi costi in termini di infrastrutture, non porterà i benefici climatici necessari per rispettare l'accordo di Parigi.



Inoltre, come noto, le navi emettono nei porti europei anche enormi quantità di SOX, NOX e PM, causa di negativissimi effetti sulla salute (cancro ai polmoni, malattie cardiovascolari, asma infantile). Una recente analisi satellitare ha concluso che anche poche navi da crociera nei principali porti emettono SOX fino a 50 volte più di tutte le autovetture presenti nelle relative città portuali in un anno (vedi grafico).

L'**elettrificazione delle banchine portuali** rappresenta l'unica soluzione,insieme all'idrogeno rinnovabile, per

11 www.transportenvironment.org/sites/te/files/2018_10_TE_GNC_e_GNL_per_auto_e_navi_ITA.pdf

l'eliminazione completa delle emissioni nocive nei porti (oltre anche a rumori e vibrazioni). Per renderlo effettivo, è necessario uno **standard di ormeggio a emissioni zero nei porti europei**, in particolare in Italia, che è particolarmente esposta all'inquinamento atmosferico delle navi, in particolare delle navi passeggeri. Tale standard è già una pratica standard in California / USA dal 2007. Le navi sono tenute a cambiare i loro motori e collegarsi alla rete elettrica terrestre (elettricità di terra - SSE) o ad utilizzare altre fonti di energia (ad esempio idrogeno verde) con efficacia equivalente.

I principali fornitori di tecnologie SSE per l'elettrificazione delle banchine portuali sono aziende europee, tra le quali ABB, Siemens, Alstom. L'elettrificazione delle banchine portuali può dunque contribuire alla creazione di posti di lavoro e ad uno sviluppo economico "clima -compatibile".

In seguito alla pubblicazione del rapporto sull'inquinamento atmosferico da crociera di T&E[12], il porto di Barcellona ha annunciato un piano per investimenti di oltre 60 milioni di euro in circa 80 MW di stazioni elettriche costiere a terra. L'Italia dovrebbe seguire questo esempio.

Raccomandiamo pertanto di aggiornare la bozza di Piano, inserendo riferimenti all'urgente elettrificazione delle banchine portuali, alle tecnologie a batteria per le corte distanze (già applicabili per molti navi traghetto che percorrono distanze <50km) e all'importanza di sviluppare tecnologie a zero emissioni quali l'idrogeno rinnovabile per le lunghe distanze.

Per maggiori informazioni:

Veronica Aneris
Manager, Italy
Transport & Environment
veronica.aneris@transportenvironment.org
+39 329 2651413

[12] One Corporation to Pollute Them All, T&E 2019; www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/One%20Corporation%20to%20Pollute%20Them%20All_English.pdf