



GREENPEACE



TRANSPORT &
ENVIRONMENT



Spettabili:

Giuseppe Conte, PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Sergio Costa, MINISTRO PER L'AMBIENTE, LA TUTELA DEL TERRITORIO ED IL MARE

Paola De Micheli, MINISTRA DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Stefano Patuanelli, MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Roberto Gualtieri, MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

Roma, 6 Maggio 2020

Oggetto: Accelerare la decarbonizzazione del settore dei trasporti italiano

Gentile Presidente del Consiglio,
Egregi Ministri,

dopo quasi due mesi in lockdown, e il blocco delle attività produttive, l'Italia entra nella fase II di gestione dell'emergenza Covid19. Ma accanto alla crisi sanitaria, un'altra ombra entra nelle nostre vite, la recessione economica, che va ad aggiungersi all'allarme mondiale sul clima e alla necessità impellente di decarbonizzare la nostra economia.

Mentre la Commissione Europea ribadisce¹ la propria determinazione ad andare avanti con Il *Green Deal Europeo* e annuncia un piano di recupero verde², molti governi stanno rapidamente mettendo in atto programmi di stimolo pubblico per rilanciare l'economia e ripristinare i posti di lavoro. Ma bisogna evitare di tornare ad un'economia *business as usual* basata sui combustibili fossili che ha portato il clima e la natura del nostro pianeta sull'orlo del collasso. Sono moltissime le associazioni³, le imprese e i ministri dell'ambiente dell'UE⁴ che chiedono una ripresa *green*.

L'enorme sfida da intraprendere per decarbonizzare il settore trasporti italiano entro la metà del secolo è stata già segnalata dalle associazioni scriventi in diverse occasioni⁵. Nel frattempo, l'ultimo rapporto di ISPRA⁶ ha evidenziato un aumento nel 2018 rispetto al 2017 dei livelli di emissioni di CO₂eq da trasporto su strada di circa il 3%.

Notiamo pertanto con grande preoccupazione le proposte avanzate da alcune parti dell'industria automobilistica di utilizzare i limitati fondi pubblici per sostenere le vendite di vetture endotermiche, indipendentemente dal loro livello emissivo; la presa di posizione di Federauto⁷ è solo un esempio.

¹ [Statement by Frans Timmermans on postponing the COP26;](#)

² [Green Deal will be 'our motor for the recovery', von der Leyen says](#)

³ [Environmental groups tell EU leaders to green all investments and explore Eurobonds;](#)

⁴ [GREENRECOVERY REBOOT & REBOOST our economies for a sustainable future;](#)

⁵ [10 RACCOMANDAZIONI MINIME PRIORITARIE \(E NON ESAUSTIVE\) PER IL SETTORE TRASPORTI NEL PIANO NAZIONALE ENERGIA E CLIMA 2030](#)

⁶ [Le emissioni in atmosfera in Italia – Italiano](#), ISPRA 2020

⁷ [Proposte Federauto per il rilancio del settore automotive](#)

Con lo stesso sgomento osserviamo alcuni annunci avanzati in diverse sedi da parte del Governo relativamente alla possibilità di diminuire l'ambizione per l'obiettivo di veicoli elettrici al 2030 stabilito nel Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima⁸, o la possibile apertura del budget allocato nel Fondo Nazionale Strategico per la Mobilità Sostenibile all'acquisto di autobus diesel⁹.

Non è questo il momento di fare un passo indietro.

Dopo anni di crescenti emissioni di CO2 del trasporto su strada e mancanza di investimenti nelle tecnologie pulite, finalmente i primi mesi del 2020 hanno visto una crescita senza precedenti delle vendite di auto a zero e basse in emissioni nell'UE. La quota di mercato italiana dei veicoli elettrici ha registrato un record storico, passando dallo 0,29% del 2019 a oltre il 3% nel primo trimestre 2020¹⁰. Ciò ha portato nuove opportunità commerciali e di lavoro in altri settori chiave dell'economia, come le reti e le infrastrutture di ricarica, che saranno seriamente a rischio se la transizione europea della mobilità elettrica venisse ostacolata con politiche industriali che guardano al passato.

Piuttosto che supportare tecnologie obsolete, l'attenzione va rivolta al sostegno economico per garantire che vengano mantenuti posti di lavoro e investimenti verdi in soluzioni a zero emissioni.

Il confinamento ha notevolmente ridotto i livelli di inquinamento atmosferico nella maggior parte delle città europee, come dimostrano i dati ufficiali dell'Agenzia europea dell'ambiente¹¹. A Milano, ad esempio, i livelli di biossido di azoto (NO2), per i quali il traffico è la fonte principale, sono progressivamente diminuiti. Contrariamente allo stesso periodo dell'anno scorso, dal 9 marzo Milano ha rispettato il valore limite annuale dell'UE di 40 microgrammi per m3 in ogni singola settimana. Ma non vogliamo (né possiamo) dover essere confinati per avere un livello di qualità dell'aria entro i limiti di legge.

I fondi destinati al rilancio dell'economia non devono riportarci agli stessi (o peggiori) livelli di inquinamento pre-Covid, creando al contempo un lock-in sulle tecnologie basate sui combustibili fossili. Comprendiamo che il supporto della domanda è fondamentale per la ripresa dell'industria automobilistica. Ma non un centesimo pubblico deve essere speso a sostegno dell'acquisto di motori che non siano a basse e zero emissioni¹² e che non contribuiscano alla decarbonizzazione del settore. Ciò include diesel, benzina e gas, vecchio e nuovo. Non si tratta solo di incentivi diretti per l'acquisto anticipato. Si tratta anche di agevolazioni fiscali nascoste. Non è il momento di offrire uno sconto ai SUV diesel!

L'unico tipo di sostegno pubblico accettabile è quello che accelera l'adozione di soluzioni a emissioni zero per i trasporti pubblici e privati e che sostiene la mobilità attiva, il cui ruolo, vista la necessità di distanziamento fisico, diventa nelle città ancora più centrale.

Per questo chiediamo di:

- Aumentare le risorse per il **trasporto pubblico elettrificato** e **non destinare** i fondi già stanziati nel Fondo Strategico Nazionale per la mobilità sostenibile **all'acquisto di autobus diesel**;

⁸ Staffetta Quotidiana, articolo del 27-04-2020 *Coronavirus, due "tavoli" al MISE sul Piano energia e clima*

⁹ [Trasporto pubblico locale: non frenare la transizione verso l'elettrico](#), Motus E, 24.04.2020;

¹⁰ [Analisi di mercato vendite veicoli elettrici](#), Motus E;

¹¹ European Environment Agency: Air quality and COVID-19, 2020, <https://www.eea.europa.eu/themes/air/air-quality-and-covid19>;

¹² Dunque con emissioni di CO2 per km comprese tra 0 e 50 gr CO2/km come definito da Regolamento UE 631/2018;

- Aumentare le risorse per lo sviluppo della mobilità attiva nei centri urbani, quali piste ciclabili, pedonali e micro-mobilità elettrica, che favoriscono il rispetto del distanziamento;
- Supportare l'acquisto di **biciclette elettriche** e la diffusione dei servizi di mobilità condivisa;
- Assicurare che ogni incentivo pubblico destinato all'acquisto di automobili, che sia incentivo diretto/fiscale o legato a meccanismi di rottamazione, sia limitato ai veicoli a **zero e basse emissioni**; declinare inoltre gli incentivi sul reddito favorendo valori più elevati per famiglie a basso reddito e PMI;
- Assicurare che nessun fondo pubblico venga destinato ai nuovi modelli diesel, benzina o gas, anche nella forma di credito d'imposta. I soldi dei contribuenti non devono essere usati per mettere in circolazione altri veicoli inquinanti;
- Assicurare che eventuali piani di salvataggio per le imprese automobilistiche siano concessi solo a condizione che queste ultime si impegnino a 1) Mettere fine alla produzione di **auto endotermiche al più tardi al 2025** e a 2) vendere **solo veicoli a zero emissioni dal 2030** in poi;
- Indirizzare gli stimoli di ripresa dell'industria alla produzione di veicoli elettrici, alla produzione di batterie sostenibili (inclusa la filiera di recupero, riuso e riciclo) e allo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica, che rappresentano modi rapidi per creare posti di lavoro sostenibili.

Con le produzioni in stallo ed ingenti investimenti pubblici riversati per riavviare l'economia, l'occasione per modellare la ripresa e costruire il sistema di mobilità che desideriamo come società è ADESSO. L'economia non può essere riavviata a spese dei cittadini e della salute del pianeta. Le uniche misure ad essere promosse devono essere quelle **compatibili con il Green Deal Europeo** e il percorso di decarbonizzazione previsto dall'Accordo di Parigi. I soldi pubblici sono limitati, possono essere spesi solo una volta: spendiamoli saggiamente.

Donatella Bianchi, Presidente WWF Italia



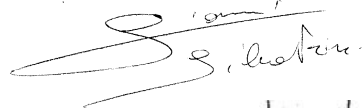
Stefano Ciafani, Presidente Nazionale di Legambiente



Giuseppe Onufrio, Direttore Esecutivo Greenpeace Italia



Gianni Silvestrini, Direttore Scientifico Kyoto Club



Veronica Aneris, Responsabile per l'Italia di Transport & Environment



Anna Gerometta, Presidente di Cittadini per l'Aria

