

## **UNA ROADMAP PER DECARBONIZZARE IL SETTORE DEI TRASPORTI IN EUROPA ENTRO IL 2040**

**Settembre 2020**

**Report integrale disponibile [a questo link](#)**

Nell'ambito del Green Deal europeo, la Commissione europea ha promesso di adottare una strategia per una mobilità intelligente e sostenibile che ["affronterà la sfida della neutralità climatica, senza trascurare le fonti di emissione dei trasporti"](#). Una nuova ricerca, pubblicata da [Climact](#) e [NewClimate Institute](#) e commissionata da Greenpeace Belgio, offre una tabella di marcia ai decisori politici per decarbonizzare il settore europeo dei trasporti entro il 2040, alimentandolo con energie rinnovabili e senza ricorrere ai biocarburanti. L'analisi descrive come l'Europa possa rivoluzionare rapidamente il modo in cui le persone e le merci si muovono e fornire il suo contributo per limitare l'aumento medio della temperatura globale a 1,5 gradi centigradi<sup>1</sup>.

Nonostante gli impegni in materia di clima e l'adozione di specifici regolamenti come [gli standard di CO2 per le auto e i furgoni](#), l'Ue non è riuscita finora a ridurre le emissioni del settore dei trasporti. Mentre le emissioni di gas serra provenienti da altre fonti hanno subito un rallentamento o un calo, le emissioni dei trasporti hanno continuato a salire nell'Ue, con [un aumento del 28 per cento nel 2017 rispetto ai livelli del 1990](#). Il settore in questione è da solo responsabile del 27 per cento delle emissioni complessive di gas serra dell'Ue nel 2017, con aviazione internazionale, trasporto marittimo e trasporto su strada come fonti di emissioni in più rapida crescita nel settore.

Mentre la Commissione europea chiede una ripresa verde, ha acconsentito all'iniezione di decine di miliardi di euro nelle [compagnie aeree](#) e nelle [case automobilistiche](#), senza condizioni climatiche significative e giuridicamente vincolanti da parte dei governi nazionali.

### **Cosa dobbiamo fare**

L'Ue si trova ora a un bivio: tornare ai modelli di mobilità pre-Covid aggraverebbe infatti le disuguaglianze, la crisi climatica, e presenterebbe anche notevoli rischi sanitari legati

---

<sup>1</sup> Il rapporto prende come riferimento l'anno 2020, con stime basate sugli ultimi dati disponibili. Non include dati post-Covid in quanto non erano disponibili al momento dello sviluppo della modellazione.

all'inquinamento atmosferico. Il settore dei trasporti ha invece bisogno di una trasformazione radicale che deve iniziare ora ed essere attuata entro questo decennio.

La decarbonizzazione del settore dei trasporti può avvenire solo se i decisori politici adotteranno misure per ridurre le esigenze di mobilità, optando al contempo per modalità più rispettose del clima – come la bicicletta, gli spostamenti a piedi, il trasporto pubblico, i treni e la mobilità condivisa –, e sviluppando rapidamente tecnologie più efficienti.

I modelli usati nel rapporto mostrano che si possono ridurre le emissioni dei trasporti del 53 per cento attraverso l'efficienza tecnologica, l'elettrificazione e l'utilizzo di combustibili sintetici a base rinnovabile, e del restante 47 per cento riducendo la domanda di trasporto e passando a opzioni di trasporto più pulite.

Queste sono le misure necessarie per decarbonizzare il settore dei trasporti entro il 2040:

- Terminare le vendite di nuovi veicoli alimentati a diesel, benzina e a gas, compresi gli ibridi, al più tardi entro il 2028, e fermare gradualmente la circolazione di tutti i veicoli con motore a combustione interna in Europa entro il 2040 (nelle grandi città il divieto della circolazione di questi veicoli deve essere stabilito molto prima, a iniziare da quelli diesel).
- Ridurre il parco veicoli leggeri del 27 per cento entro il 2030 e del 47 per cento entro il 2040, rispetto ai livelli del 2015.
- Aumentare il tasso di occupazione e di utilizzo di tutti i restanti veicoli leggeri per passeggeri rispettivamente del 25 per cento e del 20 per cento tra il 2020 e il 2050.
- Ridurre l'utilizzo di veicoli privati dall'attuale 62 per cento del totale al 42 per cento nelle grandi aree urbane (con una riduzione ancora più significativa nei centri urbani) e dall'attuale 79 per cento al 68 per cento nelle aree non urbane entro il 2040.
- Diminuire la domanda di mobilità del 12 per cento entro il 2040 rispetto ai livelli pre-Covid (escluso il trasporto aereo, la cui diminuzione dovrà essere maggiore).
- Ridurre il numero di autocarri sulle strade europee dagli attuali 6 milioni a 3,6 milioni entro il 2040, e al contempo raddoppiare l'utilizzo della navigazione interna e del trasporto ferroviario dal 29 per cento al 58 per cento entro il 2040.
- Limitare l'uso dei cosiddetti "e-fuels" (carburanti sintetici prodotti da elettricità) a quelli prodotti da energia rinnovabile e a modalità di trasporto che non hanno alternative valide, come l'aviazione.
- Ridurre del 33 per cento il numero totale di chilometri volati per passeggero. Tale riduzione potrebbe essere necessariamente più elevata qualora i combustibili sintetici da rinnovabili non riuscissero a soddisfare tutta la domanda.
- Ridurre entro il 2040 il consumo di energia nei trasporti di superficie, nel trasporto merci e nell'aviazione del 63 per cento rispetto al 2015.

### **Prossimi appuntamenti politici in Europa**

- Il Consiglio europeo e il Parlamento europeo dovrebbero concordare il prossimo bilancio dell'Ue e il Dispositivo Ue per la ripresa e la resilienza entro la fine del 2020, in modo che l'attuazione possa iniziare il 1 gennaio 2021.

- Il periodo tra il 15 ottobre 2020 e il 30 aprile 2021 è il range temporale che la Commissione Europea [ha proposto](#) ai governi europei per presentare i loro piani nazionali di resilienza e ripresa. Secondo la proposta, i Paesi dovrebbero includere sia le riforme che gli investimenti pianificati a livello nazionale per accedere ai fondi Ue.

- Entro il 31 dicembre 2020: adozione da parte della Commissione europea di una [strategia europea per una mobilità intelligente e sostenibile](#), attualmente in fase di elaborazione da parte della Commissione, in vista dell'"[Anno europeo delle ferrovie](#)" nel 2021.

- Sempre entro il 31 dicembre 2020: la Banca europea per gli investimenti, che ha investito [quasi 15 miliardi di euro nell'espansione di strade e aeroporti](#) tra il 2016 e il 2019, adotterà una nuova tabella di marcia per il clima.

### **Raccomandazioni di Greenpeace nell'immediato**

I prossimi piani di ripresa e la strategia della Commissione europea per una mobilità intelligente e sostenibile dovrebbero includere una serie di regolamenti e decisioni sui finanziamenti, per dare il via alla trasformazione del settore dei trasporti in Europa. Di seguito le richieste di Greenpeace ai decisori politici.

#### **Transizione verde e giusta per il trasporto e niente soldi per chi inquina**

- I soldi per la ripresa dell'Ue derivano da fondi pubblici e i leader politici europei dovrebbero garantire che non vadano a finanziare i grandi inquinatori come l'industria aeronautica e le case automobilistiche. Si dovrebbe adottare una [lista di esclusione](#) ambientale che definisca quali attività non devono essere sovvenzionate nei piani di recupero.
- Il salvataggio delle compagnie aeree e delle altre industrie inquinanti dovrebbe essere subordinato al rispetto delle [misure regolamentari](#) per allineare l'Ue all'obiettivo dell'Accordo di Parigi di limitare il riscaldamento globale a 1,5 gradi centigradi.
- Sono necessari investimenti nazionali e comunitari significativi per la riqualificazione e la formazione dei lavoratori impiegati nei settori del trasporto basato sui combustibili fossili.

#### **Treni più numerosi e migliori per tutti**

- La [Commissione europea](#) e i [governi dell'Ue](#) devono investire in modo significativo in una rete solida di nuovi treni diurni e notturni accessibili (anche nei prezzi) in tutta Europa. L'Ue deve migliorare i treni tra Paesi confinanti, rimuovendo gli ostacoli fra gli operatori e armonizzando il sistema ferroviario, i biglietti e gli orari, tutelando al contempo i diritti dei passeggeri che attraversano i confini.

#### **Meno aerei nei cieli europei**

- La Commissione europea ha già pianificato una revisione dell'esenzione dall'imposta sul cherosene nell'ambito della direttiva sulla tassazione dell'energia prevista per il

2021. Questa deve anche facilitare un'equa applicazione del principio "Chi inquina paga" attraverso tasse su voli e carburante, per indurre un taglio della domanda di trasporto aereo.

- La Commissione europea e i paesi Ue devono attuare un divieto immediato dei collegamenti aerei a corto raggio, specialmente dove c'è una valida alternativa a basse emissioni che sia inferiore alle sei-otto ore di viaggio, e devono smettere di esentare i voli dalle tasse che invece ricadono sulle altre modalità di trasporto.

### **La fine dei veicoli a combustibili fossili**

- La Commissione europea prevede di rivedere gli standard di emissione di CO2 per le auto e i furgoni entro giugno 2021. Ma è necessario che vada oltre e proponga un divieto europeo di vendita di auto e furgoni alimentati a diesel, benzina e gas – compresi gli ibridi – il prima possibile e al più tardi entro il 2028, spostando tutte le rimanenti vendite a nuovi veicoli elettrici con batterie leggere.
- Anche i governi nazionali dovrebbero mettere fine alla vendita di tutti i nuovi veicoli alimentati da combustibili fossili – compresi gli ibridi – al più tardi entro il 2028.

### **Meno auto e più bici, spostamenti a piedi e trasporto pubblico**

- Le autorità locali e i governi nazionali devono riprogettare la mobilità urbana per dare priorità al trasporto pubblico e agli spostamenti a piedi e in bicicletta, investendo nelle infrastrutture necessarie.
- Per contribuire ad accelerare la transizione, la Commissione europea dovrebbe adottare misure appropriate, ad esempio collegando l'accesso ai fondi Ue all'attuazione di piani di mobilità conformi all'Accordo di Parigi sul clima.
- L'Ue dovrebbe aumentare i finanziamenti e gli investimenti per soluzioni di mobilità interconnesse (che comportano un utilizzo efficiente di diverse modalità di trasporto per uno stesso spostamento), più pulite e accessibili a tutti.

### **Stop a nuovi aeroporti e autostrade**

- I governi nazionali e locali devono annullare i progetti di espansione di autostrade e aeroporti, e il bilancio dell'Ue non deve incoraggiare la loro espansione in Europa, per evitare di rimanere ulteriormente intrappolati in modalità di trasporto ad alta intensità di carbonio.
- Tra il 2016 e il 2019, la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ha investito [14,65 miliardi di euro nell'espansione di strade e aeroporti](#). Nell'ambito della sua tabella di marcia per il clima prevista per la fine del 2020, la BEI dovrebbe vietare qualsiasi investimento per l'aumento della capacità di autostrade e aeroporti.

### **CONTATTI:**

**Ufficio stampa Greenpeace Italia, 348.7630682**