



Osservazioni critiche sulla Valutazione Ambientale Strategica del Piano Nazionale Italiano Energia e Clima

1) Il Rapporto Ambientale allegato al PNIEC

Il Rapporto Ambientale allegato al PNIEC 2019, costituisce il documento fondamentale della Valutazione Ambientale Strategica in corso di consultazione per i cittadini/e, della cui procedura è titolare il Ministero per l'Ambiente.

Il rapporto Ambientale è il documento che accompagna il Piano, che in linea teorica serve ad indicare in dettaglio e in modo motivato gli scenari di piano in ordine agli obiettivi indicati di tutela ambientale, di riduzione delle emissioni di CO₂, qualità dell'aria, risparmio e sicurezza energetica, aumento fonti rinnovabili, tutela risorse idriche, tutela del suolo, della biodiversità, fauna, flora, aree protette, rifiuti, paesaggio, siti inquinati, inquinamento elettromagnetico, patrimonio forestale.

Da una breve descrizione dell'Indice del Rapporto Ambientale si deduce che al:

- Capitolo 1 si spiega cos'è la VAS e quali soggetti sono stati già consultati
- Capitolo 2 informazioni generali sul PNIEC incluse tutte le direttive e le strategie internazionali di riferimento
- Capitolo 3 elementi fondamentali della VAS
- Capitolo 4 i riferimenti dei settori interessati al PNIEC
- Gli elementi principali della VAS e gli obiettivi di sostenibilità del Piano
- Capitolo 5 Inquadramento del contesto ambientale in tutti i settori
- Capitolo 6 per gli scenari di Piano
- Capitolo 7 analisi dei possibili effetti del PNIEC
- Capitolo 8 Le alternative di Piano
- Capitolo 9 le Mitigazioni ambientali
- Capitolo 10 il sistema di monitoraggio

2) Elementi di debolezza ed insufficienza del Rapporto Ambientale

Sul piano metodologico il Rapporto Ambientale (RA) presenta diversi elementi di debolezza e di insufficienza:



- **A Pagina 48 del RA si ammette che il PNIEC essendo di natura strategica e senza individuazione esatta degli interventi da realizzare, sia impossibile per la VAS fare una valutazione con “metodologia scientifica attendibile” degli effetti del Piano.**

Come dire che il RA non è nelle condizioni di correlare in modo preciso la lunga lista di cose da fare prevista per raggiungere i target al 20130 su energia e clima in modo misurato. In realtà è proprio la debolezza del PNIEC che determina questo, che fatica a correlare la lista di misure con gli obiettivi del Piano in modo specifico e misurabile.

Rapporto Ambientale del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima

Il quadro di riferimento normativo e programmatico e gli obiettivi di sostenibilità per il Piano

L'insieme delle normative e dei riferimenti in tema di sostenibilità internazionali, comunitari e nazionali, considerati rilevanti per il PNIEC, è descritto nell'Allegato 4 al presente Rapporto ambientale, in cui sono anche individuati gli obiettivi di protezione ambientale pertinenti. Nello stesso allegato vengono riportati anche i Piani ed i Programmi che per loro natura e per gli obiettivi che perseguono sono da considerarsi pertinenti al PNIEC.

Tale quadro di riferimento è stato costruito anche tenendo conto delle indicazioni dei Soggetti competenti in materia ambientale consultati nella Fase preliminare.

Considerata la natura strategica del PNIEC, la sua complessità, il fatto che comprende numerosi obiettivi, strategie e misure e che non individua direttamente specifici progetti e/o interventi, né la loro localizzazione seppur di massima, si è ritenuto che un'analisi di coerenza che metta a confronto obiettivi generali di Piano con obiettivi generali di sostenibilità, o obiettivi generali degli altri strumenti di pianificazione/programmazione, non possa essere basata, ragionevolmente, su una metodologia scientifica attendibile e che non aggiunga, quindi, elementi utili alla valutazione ambientale.

Si è preferito, pertanto, estrapolare dal quadro di riferimento gli obiettivi di sostenibilità che certamente il Piano potrà contribuire a perseguire e che saranno di riferimento per il Piano. Nelle fasi attuative del PNIEC tali obiettivi potranno essere contestualizzati, specificati e dettagliati sia sulla base degli interventi da realizzare, sia della loro localizzazione (considerando quindi la tipologia degli interventi e le caratteristiche ambientali e territoriali dell'area interessata) e potranno essere condotte le analisi di coerenza di dettaglio con le pianificazioni/programmazioni interessate e gli specifici riferimenti di sostenibilità.

Certamente dovrà essere assicurata la coerenza e il rispetto di quanto riportato nei Piani di Gestione delle aree protette istituite in base alla L. 394/91 e leggi di recepimento regionali e delle loro Norme tecniche di attuazione; e nelle misure di conservazione e/o nei Piani di gestione dei Siti Natura 2000.

Si è scelto di mantenere un numero contenuto di obiettivi, individuati in base al loro stretto legame con l'oggetto e le finalità del PNIEC, in modo da poterli utilizzare come strumento operativo della valutazione. Naturalmente non vengono riportati in questo elenco gli obiettivi che, per quanto possano ritenersi di natura ambientale, sono da considerarsi propri del Piano, come ad esempio la riduzione delle emissioni da gas serra.

- Per queste ragioni la VAS del PNIEC demanda a verifiche successive gli effetti del Piano: quando saranno presentate le misure di dettaglio dei singoli settori, quando si entrerà nelle misure previste dai Piani Regionali nei diversi settori che al momento sono indeterminati, quando sarà avviato il monitoraggio dell'attuazione del Piano da cui sarà



possibile verificare l'andamento delle emissioni e degli obiettivi energetici e di tutela elencati nel Piano.

- Allo stesso modo **nel RA al capitolo 7 di Analisi dei possibili effetti del Piano al punto 7.2 (pagina 276)** si specifica che 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 una analisi degli effetti sull'ambiente, che in ogni caso è di tipo qualitativo proprio perché non sono sufficientemente definite e localizzate".

Queste considerazioni fanno capire bene la debolezza del PNIEC e del relativo Rapporto Ambientale, che prende atto che le misure previste daranno certamente un contributo agli obiettivi di sostenibilità indicati ma che non è nelle condizioni - data la vaghezza delle misure e dei tempi di attuazione - di correlare i target fissati dal PNIEC alle singole misure previste.

3) Un problema concreto: gli obiettivi di riduzione della CO2 nei Trasporti al 2030 con una lista aggregata di misure

A conferma di quanto detto sopra sulla indeterminatezza della correlazione degli obiettivi e delle misure indicate nel PNIEC si riporta il caso del settore dei trasporti e delle emissioni di CO2.

A pagina 81-82 del Rapporto Ambientale vengono indicate le misure nei diversi settori Energia, Civile, Industria e Trasporti necessarie per la riduzione delle emissioni di milioni di tonnellate di CO2 equivalenti evitate al 2030.

Il settore dei Trasporti - come si legge nella tabella sotto riportata tratta dalla documento - contribuirà per 13,9 MtCO2 equivalenti al 2030 a cui sono correlati degli obiettivi generali ed una lista di misure da perseguire nei diversi segmenti: TPL, ferrovie, biocarburanti, veicoli elettrici, merci, trasporto marittimo, navi, flotte pubbliche, PUMS, PNIRE.

Ma non si descrive nel PNIEC e ne lo fa il Rapporto Ambientale come dovrebbe, il peso delle singole misure come contributo alla riduzione delle emissioni di CO2: questo è un grave limite del Rapporto Ambientale e della VAS perché diventa impossibile giudicare la credibilità e gli effetti delle singole misure, incluso proporre correzioni ed integrazioni al PNIEC.

Inoltre sembra di capire che la parte trasporti non contribuirà alla riduzione del 33% di emissioni di CO2 al 2030 dato che si parla di -13,9 Mln/tonn/anno al 2030: basta confrontare questo dato con i documenti T&E sulla decarbonizzazione al 2030 dove viene indicato un



necessario obiettivo di riduzione di 22,3 mln/tonn/anno al 2030. Quindi c'è uno scostamento e un obiettivo minimale del PNIEC Italiano al 2030 per il settore trasporti.

Certo, va anche valutato il complesso della riduzione che nei quattro settori (energia, civile, industria, trasporti) dove il PNIEC prevede una complessiva riduzione di 56,2 mln/tonn/anno di CO₂, che potrebbe compensare gli obiettivi minimali del settore trasporti.

Obiettivi di riduzione della CO₂ nel settore trasporti nel PNIEC Pagina 82 del rapporto Ambientale soggetto a VAS

Misura	Obiettivo	MtCO ₂ eq evitate al 2030
TRASPORTI		
Incentivi al biometano e altri biocarburanti avanzati	Aumento dell'efficienza degli usi finali dell'energia, promozione biocarburanti e altri combustibili a ridotto impatto ambientale, promozione intermodalità e riduzione emissioni settori non ETS	13.9
Obbligo biocarburanti e altre FER in recepimento della RED II		
Certificazione della sostenibilità dei biocarburanti		
Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati a energia Elettrica - PNIRE		
Potenziamento infrastrutture (trasporto ferroviario regionale e sistemi di trasporto rapido di massa)		
Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile - PUMS		
Rinnovo veicoli pubblici per il trasporto persone (rinnovo del parco adibito al trasporto pubblico locale, rinnovo convogli ferroviari e obbligo di acquisto di veicoli a combustibili alternativi per la PA)		
Rinnovo veicoli privati per trasporto persone (incentivi all'acquisto di veicoli più efficienti e a minori emissioni climalteranti, misure regolatorie, punti di rifornimento di combustibili alternativi - DAFI)		
Shift modale nell'ambito del trasporto delle persone (misure per il mobility management)		
Shift modale nell'ambito del trasporto delle merci		
Fondo Nazionale per l'Efficienza Energetica		
Certificati bianchi		
Sviluppo GNL nei trasporti marittimi e stradali pesanti con relativa fiscalità		
Rinnovo veicoli per trasporto merci		
Programma di Incentivazione della Mobilità Urbana Sostenibile (PRIMUS)		



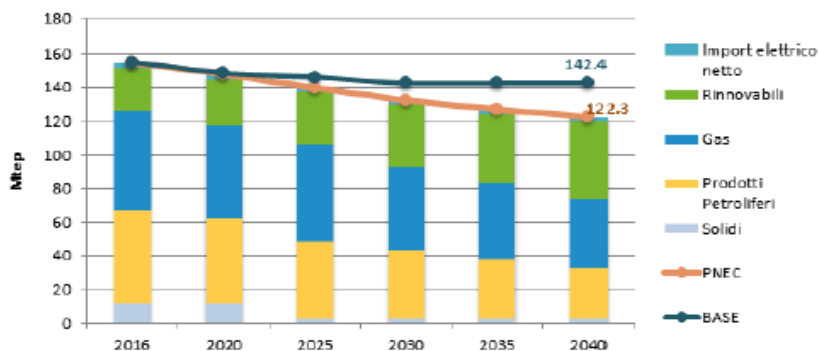
4) La parte Trasporti nel Rapporto Ambientale del PNIEC

Nel Rapporto Ambientale allegato al PNIEC in diversi capitoli ed ambiti si richiama la parte trasporti e in particolare nei seguenti capitoli:

- **Al Capitolo 2, al sub capitolo 2.2** vi sono gli obiettivi energetici e la parte FER trasporti (pagina 13-16)
- **Al capitolo 2 al subcapitolo 2.3** nella descrizione delle misure per la decarbonizzazione alla parte trasporti (pag 24-26) vi è la descrizione per la sostenibilità dei biocarburanti, la riduzione delle emissioni dei carburanti, incentivi biometano e altri carburanti avanzati, obbligo biocarburanti ed altre rinnovabili nella direttiva RED II.
- **Al capitolo 2, pagina 30-32** vi è il set di misure per l'efficienza energetica nei trasporti: elettrificazione, direttiva DAFI, PUMS, trasporto rapido di massa, trasporto merci, PNIRE, carburanti alternativi, TPL e ferrovie, shift modale passeggeri e merci.
- **Al Capitolo 5** vi sono diversi dati su emissioni, gas serra, qualità dell'aria, inquinanti atmosferici, in cui viene riferito il peso dei trasporti. A pagina 82 sono richiamati gli obiettivi e le misure per la riduzione delle emissioni della CO2 per il settore Trasporti al 2030 (come detto sopra in modo aggregato e che non raggiungono il 33% di riduzione).
- **Al capitolo 6 Scenari a pagina 267** sono indicati gli scenari base e quello PNIEC dei consumi energetici dove si deduce che i consumi petroliferi al 2030 costituiranno il 31% del totale: nel testo si spiega che saranno principalmente utilizzati per il trasporto merci e passeggeri di lunga distanza. Al 2040 questo numero scenderà al 25% secondo il PNIEC. In modo analogo il gas avrà un peso preponderante con il 37% di consumi al 2030.

Vedi la pagina 267 di seguito riprodotta, con le tabelle, torte e percentuali indicate.

Figura 161- Evoluzione del Consumo Interno Lordo negli scenari BASE e PNEC [fonte: RSE]



L'impatto combinato di tutte le politiche si traduce in una minore intensità energetica delle attività economiche nel tempo insieme a una diminuzione dell'intensità di carbonio della domanda di energia nel tempo. L'efficienza energetica è uno dei principali fattori di decarbonizzazione nel lungo periodo, come si evince dalla intensità energetica in continua contrazione fino al 2040.

Lo scenario BASE è già caratterizzato da miglioramenti dell'efficienza energetica che compensano l'aumento dei consumi trainato dalla crescita economica fino al 2040 ma che non sono sufficienti a mantenere lo stesso tasso di contrazione dei consumi dei fabbisogni primari del periodo 2010-2020. Le politiche e misure del Piano energia e clima, invece, innescano una riduzione ancora più rapida dell'intensità energetica con riduzioni medie annue del 2,3% nel periodo 2020-40, tali da consentire il proseguimento del trend di contrazione dei consumi primari.

Figura 162- Mix del fabbisogno primario al 2030



Le fonti rinnovabili sostituiscono progressivamente il consumo di combustibili fossili passando dal 16.7% del fabbisogno primario al 2016 a circa il 28% nello scenario PNEC. I prodotti petroliferi dopo il 2030 continuano a essere utilizzati nei trasporti passeggeri e merci su lunghe distanze, ma il loro utilizzo è significativamente inferiore al 2040 (25% del mix primario). Il loro declino è maggiormente significativo negli ultimi anni della proiezione dello scenario quando il petrolio nel trasporto è sostituito cospicuamente da biocarburanti e veicoli ad alimentazione elettrica. Nella

- Sempre al **Capitolo 6 scenari** a pagina 273-274 vengono indicate le riduzioni di CO2 per settore tra cui quello dei trasporti dove si prevedono come riportato qui sotto:

Tabella 38- Emissioni di gas serra storiche fino al 2015 e secondo lo scenario PNIEC disaggregate per settore (MtCO₂eq) [fonte ISPRA]

Emissioni di GHG, Mt di CO ₂ eq	2005	2010	2015	2020	2025	2030
DA USI ENERGETICI, di cui:	480	417	353	328	283	256
Industrie energetiche	161	134	106	89	62	57
Industria	84	63	51	53	52	48
Trasporti*	128	115	106	98	95	82
Residenziale e commerciale	87	88	74	71	60	53
Agricoltura cons. energetici	9	8	8	8	7	7
Altro energia	11	10	8	8	8	8
DA ALTRE FONTI, di cui:	101	87	80	78	75	72
Processi industriali	47	36	32	32	30	29
Agricoltura coltivazioni e allevamenti	32	30	29	31	31	31
Rifiuti	22	20	19	16	14	13
TOTALE	581	504	433	406	358	328
Di cui soggetto a ESD/ESR	330	301	274	260	241	216

* Per quanto riguarda la navigazione il dato è riferito alle navi nazionali e ai movimenti nei porti, le navi internazionali non sono incluse

Come si legge nei Trasporti la CO₂ passa da 98 al 2020, a 95 al 2025, a 82 del 2030 (mln/tonn/anno). Da notare che al capitolo 5 delle misure complessive nei trasporti si indicava una riduzione di 13,9 Mln/tonn/CO₂/equivalenti secondo le misure aggregate dal PNIEC: quindi nello stesso documento vengono riportati due dati differenti di riduzione della CO₂ nei trasporti, senza specificare le motivazioni, gli anni di riferimento, le percentuali di riduzione.

5) Le principali criticità del PNIEC 2019 per la parte Trasporti e le proposte di Kyoto Club

- 1) Il PNEC presentato dal Governo e la relativa procedura VAS in corso, non contiene obiettivi stringenti per la parte trasporti. Conferma gli obiettivi già decisi di -33% al 2030 per le emissioni di CO₂, ma poi indica una riduzione più limitata di milioni di tonnellate/equivalenti di CO₂, peraltro in modo contraddittorio tra le diverse tabelle.
- 2) Ma niente viene detto rispetto agli obiettivi al 2050, dove la strategia di decarbonizzazione UE prevede emissioni zero. In concreto questo significa che dobbiamo ridurre la CO₂ dai 100 mln tonn/anno attuali ai 76,8 mln di tonn/anno al 2033 e nei 20



anni successivi, al 2050, dobbiamo arrivare a zero emissioni nei trasporti. Una sfida complessa non affrontata dal PNEC.

- 3) **Anche altri obiettivi al 2030 sono piuttosto blandi, se si pensa che è previsto ancora un consumo di prodotti petroliferi del 31% del totale (per la maggior parte destinati ai trasporti)**, si punta su gas e biogas di prima generazione, a conferma che non si punta ad una crescita significativa della mobilità elettrica da energie rinnovabili.
- 4) Le azioni indicate sono quelle in realtà già previste da norme e finanziamenti, in corso di attuazione, senza ulteriori misure. **Mancano completamente dei target per la mobilità sostenibile per i passeggeri** (a piedi, in bicicletta, trasporto pubblico, sharing mobility, veicoli elettrici) e specifici obiettivi per le merci (trasporto marittimo, trasporto ferroviario, veicoli puliti). Azioni e target da individuare nel contesto della strategia *Avoid, Shift, Improve*, per risparmiare traffico, per il riequilibrio modale e i veicoli puliti. Nessun ruolo e peso viene inserito nel PNIEC per la mobilità attiva e per gli spostamenti a piedi in bicicletta.
- 5) **Inoltre mancano indicazioni sui SAD - i Sussidi Ambientalmente Dannosi - di come eliminarli e riconvertili verso sussidi ed incentivi favorevoli per l'ambiente.**
- 6) Dopo la decisione di Francia e Regno Unito di fissare una data limite per la vendita di auto a benzina o diesel, ci si sarebbe aspettato nel PNEC, un analogo segnale da parte del nostro paese, come ha fatto il nuovo governo svedese che, appena insediato, ha fissato il 2030 per la fine delle auto convenzionali. **Nel Piano italiano Energia e Clima non vi è invece nessuna traccia del phase-out e vengono indicati obiettivi modesti al 2030** per la mobilità elettrica, con 6 milioni di auto di cui solo 1,6 milioni elettriche pure. Non si parla poi nel PNEC di guida autonoma, una soluzione dirompente che inizierà a diffondersi nel prossimo decennio sia nel trasporto merci che in quello delle persone, con importanti implicazioni anche per le imprese europee. Lo ha ben compreso la Commissione che ha pubblicato un rapporto sulle strategie necessarie per fare dell'Europa un'area leader del trasporto con veicoli senza guidatore. Inoltre nel PNIEC niente viene detto sulla riduzione al 2025/2030 dei veicoli in circolazione, che vede l'Italia con un primato assoluto europeo con 638 auto ogni 1000 abitanti, che conferma la posizione dominante del veicolo privato e l'occupazione permanente dello spazio pubblico.



Non dando indicazioni ed obiettivi di riduzione del parco circolante quindi il PNIEC conferma il parco circolante esistente, che nel 2018 è anche aumentato, assecondando le tendenze in atto e rinunciando a politiche attive per la riduzione.

7) Le proposte di Kyoto Club

1) Inserire target specifici per la crescita del TPL e della Sharing Mobility

Il PNIEC richiama tra le misure utili l'ammmodernamento 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.

2) Promuovere l'elettrificazione del 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. E' un primo 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 piazzole 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.

3) Inserire target specifici di sviluppo della mobilità a zero emissioni: mobilità pedonale, ciclabile e micromobilità 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 la micromobilità elettrica. Servono dei target differenziati e progressivi al 2030 per le diverse città sulla mobilità a zero emissioni, partendo dallo stato di fatto attuale.

4) 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 chiamate a redigere ed approvare i PUMS tra i Macroobiettivi 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: 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.



5) Cinque obiettivi fondamentali per i veicoli motorizzati privati: riduzione ed elettrificazione

- Promuovere politiche attive per ridurre i veicoli privati in circolazione
- Sostenere la crescita del veicolo full elettrico e non del veicolo ibrido come fa il PNIEC
- Puntare alla sostituzione degli attuali motoveicoli con quelli ad alimentazione elettrica.
- È necessario un target per lo stop alla vendita di auto a combustione interna, con quote annuali crescenti, al più tardi entro il 2030
- Elettrificazione delle flotte pubbliche delle amministrazioni e di quelle private aziendali (a cui legare le agevolazioni fiscali attuali)

6) Per il trasporto marittimo puntare su elettrificazione delle navi traghetto, del trasporto fluviale e lacuale, delle banchine e dei sistemi di carico/scarico

7) Serve energia davvero “rinnovabile” per il target previsto del 21% nei trasporti al 2030

- affinché il target sia realmente raggiunto serve azzerare il contributo ai biocarburanti di prima generazione nel raggiungimento del target rinnovabili al 2030. In alternativa vanno sostenuti i biocarburanti avanzati e l'elettricità da fonti rinnovabili

8) Eliminare i Sussidi Ambientalmente Dannosi nei trasporti

- Allineare l'accisa del Gasolio a quella della Benzina
- Eliminare le agevolazioni fiscali al gas naturale nei trasporti
- Eliminare l'esenzione dell'imposta sul cherosene per il trasporto aereo
- Eliminare i sussidi all'autotrasporto (pedaggi agevolati, credito d'imposta per il consumo dei carburanti).

I punti precedenti comportano una revisione del sistema di tassazione dei carburanti sulla base del contenuto energetico e delle emissioni di CO2 ed agevolando invece i biocarburanti avanzati ed i sistemi di alimentazione elettrica da energia rinnovabile.