

# NELLA GIUSTA DIREZIONE

Come decarbonizzare il settore dei  
trasporti in Europa entro il 2040

**GREENPEACE**

---

# NELLA GIUSTA DIREZIONE

## Come decarbonizzare il settore dei trasporti in Europa entro il 2040

Mentre il mondo vacilla per gli impatti senza precedenti della pandemia di Covid-19, il virus ha drasticamente alterato il panorama del settore dei trasporti e il futuro della mobilità in Europa e non solo. L'industria automobilistica, le compagnie aeree e il settore delle navi da crociera si trovano a dover affrontare perdite gravi e inaspettate e molte di queste aziende stanno ricevendo fondi pubblici dai governi europei per mantenere a galla il loro settore.

Il cambiamento climatico rimane però la più grande minaccia che il mondo ha di fronte, e il settore dei trasporti è tra quelli con il più alto livello di emissioni di gas serra, con un trend in crescita negli ultimi decenni. Le emissioni dei trasporti in Ue hanno infatti continuato a salire, fino a raggiungere nel 2017 il 28 per cento in più rispetto ai livelli del 1990. L'aviazione internazionale, il trasporto marittimo internazionale e quello su strada sono stati le fonti di emissioni del settore in più rapida crescita nell'Ue dal 1990. Come risultato, nel 2017 il 27 per cento<sup>1</sup> delle emissioni di gas serra dell'Ue proveniva dai trasporti.

I trasporti sono anche una delle principali cause dell'inquinamento atmosferico in tutta Europa. È stato dimostrato che le emissioni di inquinanti atmosferici provenienti dal trasporto su strada aggravano i sintomi e gli impatti del Covid-19, e peggiorano ulteriormente l'impatto delle pandemie<sup>2</sup>, contribuendo al contempo a causare e aggravare una serie di malattie, tra cui malattie polmonari croniche, cancro, ictus e malattie cardiache<sup>3</sup>.

Per questo motivo, il nuovo studio che presentiamo, prodotto da Climact e NewClimate Institute e commissionato da Greenpeace Belgio, esplora un futuro in cui il settore europeo dei trasporti sarà decarbonizzato entro il 2040 senza ricorrere ai biocarburanti o alle energie inquinanti. Questo lavoro vuole offrire ai decisori politici una roadmap per una transizione coerente con l'entità e la velocità prescritte dalla comunità scientifica, e fornire un contributo per limitare l'aumento della temperatura globale a 1,5 gradi centigradi.

---

1 <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-12>

2 <https://ideas.repec.org/p/bir/birmec/20-13.html>

3 <https://www.unenvironment.org/news-and-stories/story/air-pollution-know-your-enemy>



**STÄDTE FÜR MENSCHEN  
NICHT FÜR AUTOS!**

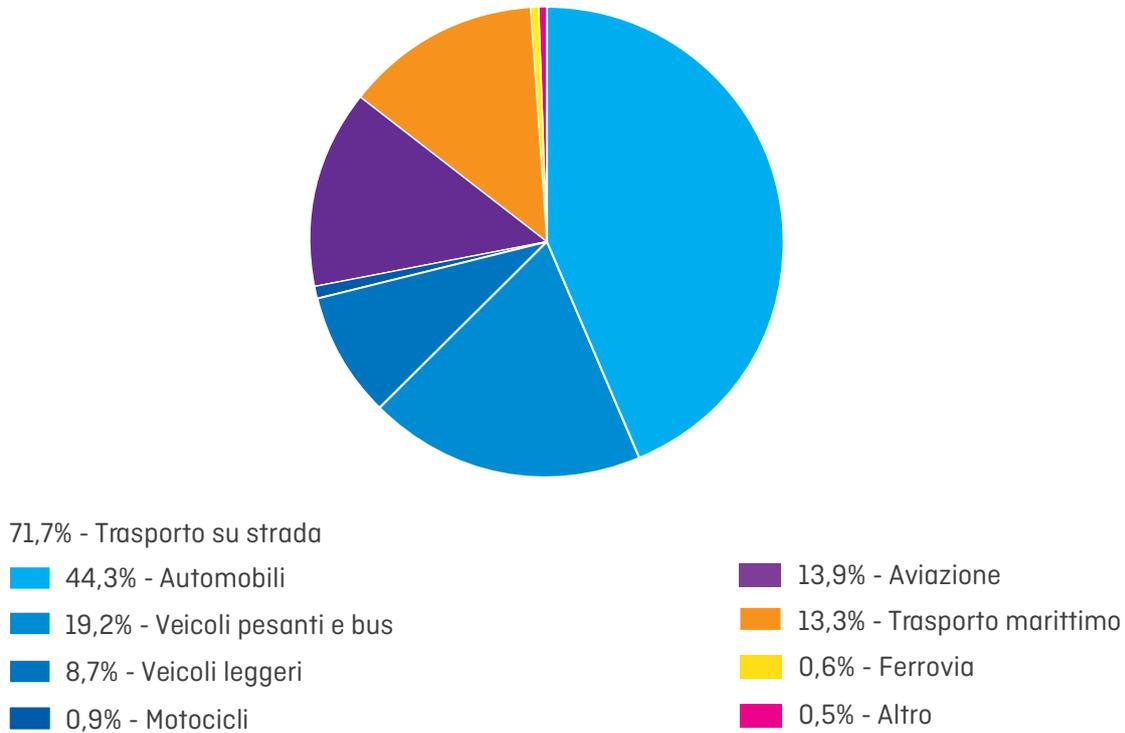
**GREENPEACE**

Città per le persone non per le auto

Credit: Greenpeace

Il rapporto prende in considerazione la mobilità nel suo complesso<sup>4</sup>: trasporto di superficie (auto, camion, treni, trasporto pubblico, bicicletta, piedi), trasporto aereo e trasporto su acqua, sia per quanto riguarda le merci che i passeggeri. Vengono inoltre fatte ipotesi distinte per le aree geografiche urbane e non urbane.

Quota di emissioni di gas serra nel settore dei trasporti nel 2017 – Ue-28 (fonte EEA<sup>5</sup>)



Dal momento che la pandemia di Covid-19 ha messo in pausa gli attuali modelli di mobilità, l'Europa si trova ora di fronte a un'opportunità unica per ripensare il modo in cui ci muoviamo e costruire sistemi di mobilità resilienti, equi e sostenibili per tutti. Il sistema ferroviario europeo, pur essendo sotto molti aspetti robusto, è tuttavia ostacolato da questioni transfrontaliere relative alle infrastrutture, ai servizi e agli orari.

Dobbiamo affrontare la difficile realtà di come i benefici fiscali siano ingiustamente asimmetrici per il sistema ferroviario, con le ferrovie che pagano le tasse sull'energia mentre le loro controparti inquinanti, come le compagnie aeree, ne sono esenti. I governi devono migliorare ed estendere rapidamente le infrastrutture ciclabili e pedonali, dando al contempo priorità al miglioramento e all'estensione delle reti di trasporto pubblico che utilizzano energie rinnovabili e all'aumento delle infrastrutture per favorire soluzioni sicure per la micromobilità.

È fondamentale che le città si impegnino ulteriormente a stabilire limitazioni alle auto (ad esempio con zone a basse emissioni, pedaggi urbani o zone senz'auto), ma i governi dovrebbero al contempo accelerare

4 Per la metodologia utilizzata si rimanda al report completo

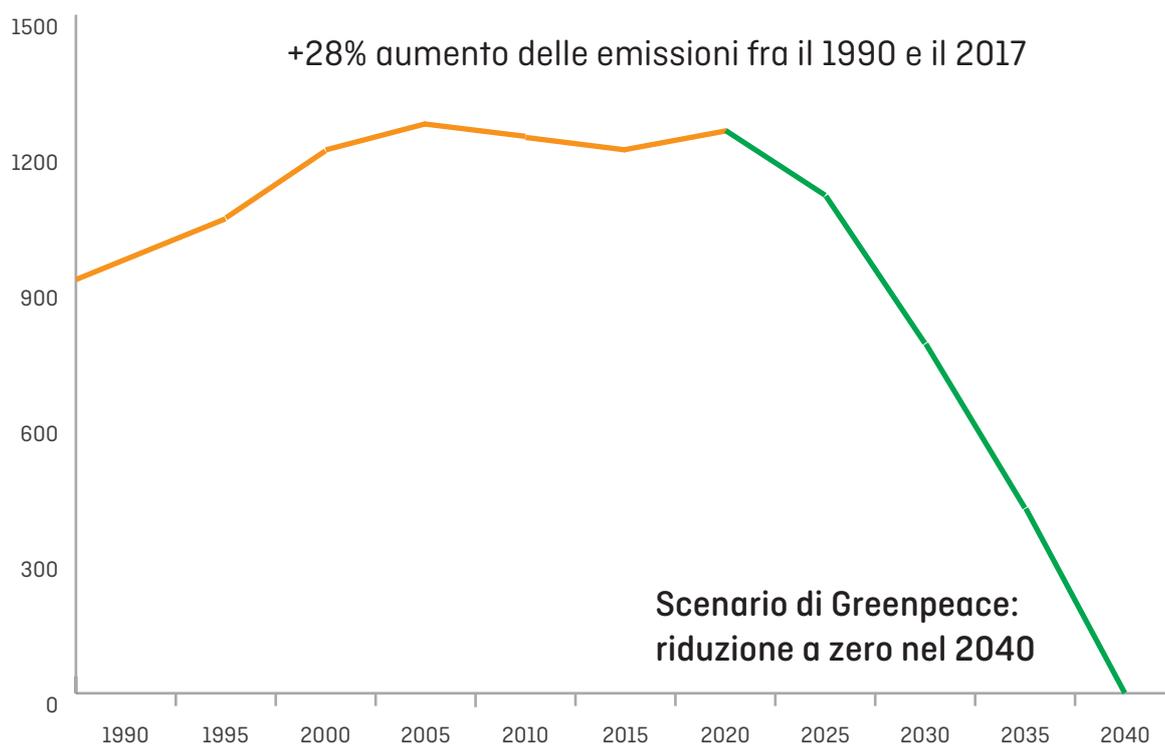
([https://storage.googleapis.com/planet4-italy-stateless/2020/09/c472302a-transportroadmap\\_report\\_september2020.pdf](https://storage.googleapis.com/planet4-italy-stateless/2020/09/c472302a-transportroadmap_report_september2020.pdf)).

5 <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-12>

l'eliminazione delle auto con motore termico e sostenere la costruzione di una rete di infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici, come parte di un mix di misure per decarbonizzare il trasporto europeo.

Il settore dei trasporti ha bisogno di un cambiamento su vasta scala e di una trasformazione radicale che deve iniziare ora ed essere attuata entro questo decennio.

Andamento delle emissioni del settore trasporti in Ue





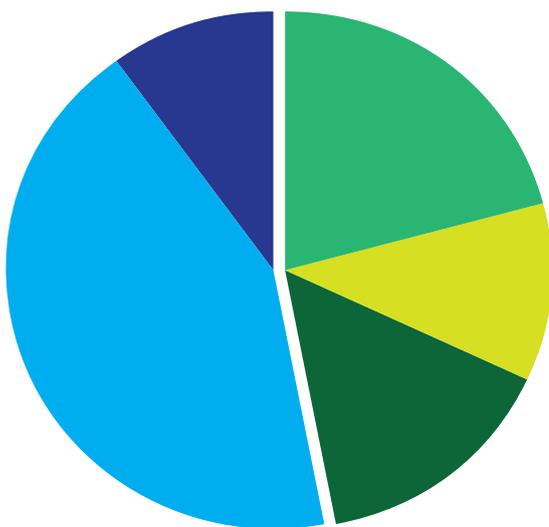
Trasformiamo il trasporto pubblico

Credit: Greenpeace

## RISULTATI PRINCIPALI

L'Europa deve raggiungere la decarbonizzazione entro il 2040 nel settore dei trasporti. Per fare ciò c'è bisogno di una diffusione rapida delle tecnologie a zero emissioni attualmente esistenti, di investimenti nell'innovazione e di un cambiamento sociale e comportamentale delle persone incentivato dai governi locali e nazionali.

Leve per raggiungere la decarbonizzazione entro il 2040



Cambiamento tecnologico (53%)

- 43% - Miglioramento dell'efficienza e passaggio a tecnologie alternative ai motori inquinanti
- 10% - Passaggio a combustibili sintetici (basati su elettricità da energia rinnovabile) per l'aviazione

Cambiamento sistemico (47%)

- 21% - Evitare e ridurre l'esigenza di trasporto
- 11% - Conversione ad alternative e modalità sostenibili
- 15% - Bando totale dei veicoli con motore a combustione interna dalle strade

Le città sono chiamate a dare priorità agli spostamenti sostenibili migliorando, estendendo e aumentando le infrastrutture sicure per la mobilità attiva (come la bicicletta e gli spostamenti a piedi). Saranno necessari però anche alcuni grandi investimenti in infrastrutture per consentire la transizione verso la mobilità rinnovabile, soprattutto per quanto riguarda gli investimenti nelle ferrovie, nelle flotte di treni e di autobus elettrici, e nel trasporto merci.

Proprio le merci giocano un ruolo fondamentale, in un mondo in cui i prodotti viaggiano per distanze sempre più lunghe tra il luogo di produzione e quello di consumo. Occorre innanzitutto ridurre il volume dei viaggi ad alto consumo energetico, e riconvertire il trasporto merci su strada e aereo alle ferrovie e alle vie navigabili interne esistenti, favorendo politiche che migliorino le infrastrutture sostenibili e dando priorità al trasporto merci intermodale. **Dobbiamo anche smettere di investire in nuove infrastrutture stradali ad alte prestazioni e in nuovi e più grandi aeroporti, per non rimanere ulteriormente bloccati in progetti di trasporto ad alta intensità di carbonio.**

## Come decarbonizzare il trasporto entro il 2040?

<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Terminare le vendite di nuovi veicoli diesel, a benzina e a gas, compresi gli ibridi, al più tardi entro il 2028, ed eliminare gradualmente tutti i veicoli con motore a combustione interna in tutta Europa entro il 2040 (nelle grandi città il divieto della circolazione di questi veicoli deve essere stabilito molto prima, a iniziare da quelli diesel).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Limitare diffusione degli "e-fuels"<sup>6</sup>, prodotti da energia rinnovabile, a modalità di trasporto che non hanno alternative valide, come l'aviazione.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Supponendo una produzione sufficiente di carburante sintetico a base rinnovabile per aerei su scala commerciale, ridurre del 33 per cento il numero totale di chilometri volati per passeggero. Tuttavia, tali "e-fuels" sono ben lungi dall'essere disponibili su scala commerciale, il che significa che molto probabilmente i viaggi aerei per passeggeri dovrebbero diminuire ulteriormente.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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.</li> </ul>

Nella sezione seguente presentiamo i principali risultati, impatti e raccomandazioni per ciascuno dei settori del trasporto analizzati.

## Trasporto di superficie

Per ridurre le emissioni del trasporto di superficie, i decisori politici devono attuare contemporaneamente sia misure sul lato della domanda sia misure sul lato dell'offerta.

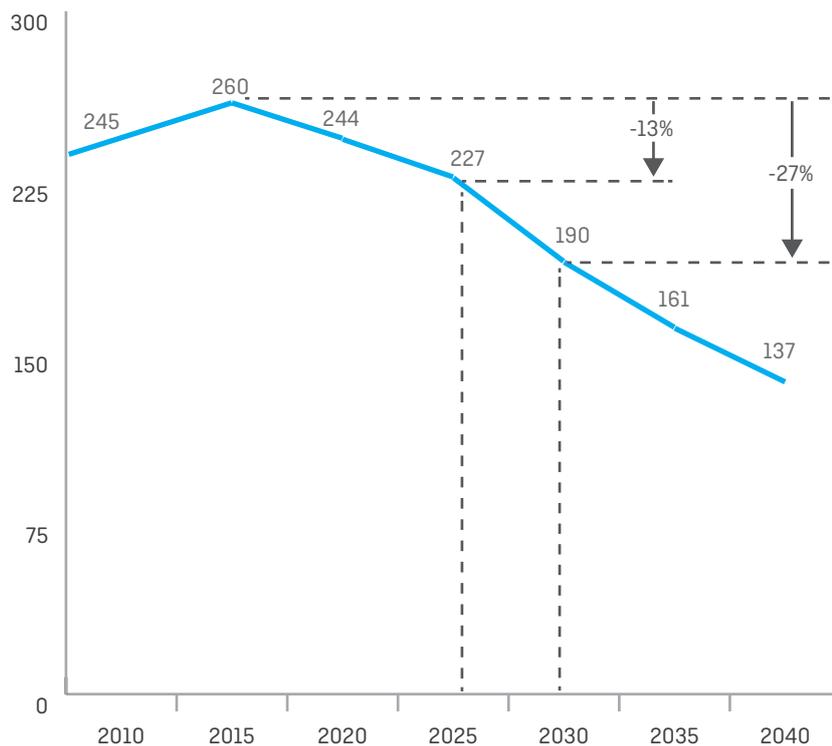
L'Europa ha bisogno di un percorso chiaro e ambizioso che elimini gradualmente le auto e i furgoni alimentati con combustibili fossili. **Ciò comporta:**

- la cessazione delle nuove vendite di veicoli con motore a combustione interna (diesel, benzina, gas) il prima possibile e al più tardi entro il 2028;
- l'eliminazione della circolazione di tutti i veicoli con motore a combustione interna in tutta Europa entro il 2040.

<sup>6</sup> Si veda più avanti il paragrafo sull'energia.

Una completa eliminazione dei veicoli con motore termico dovrebbe avvenire ben prima del 2040 nelle città densamente popolate, che hanno oggi enormi problemi legati alla qualità dell'aria. La cosa più importante è che il numero complessivo di auto e furgoni in circolazione deve diminuire in modo significativo. Rispetto ai livelli del 2015, la dimensione della flotta deve essere ridotta del 27 per cento entro il 2030 e del 47 per cento entro il 2040, il che significa che le vendite di auto e furgoni devono diminuire sensibilmente. Sarà essenziale per il settore automobilistico avere piani di transizione solidi ed equi per la forza lavoro del settore diversificando le proprie attività.

### Evoluzione del numero totale di auto e furgoni sulle strade europee



**Il tasso di occupazione e di utilizzo (media dei km percorsi per veicolo) per tutti i restanti veicoli leggeri per passeggeri devono aumentare rispettivamente del 25 per cento e del 20 per cento tra il 2020 e il 2050.** Questo significa che dovranno essere potenziati e resi maggiormente accessibili servizi di condivisione dei mezzi di trasporto, come il car-sharing. Inoltre, ci sarà bisogno di un cambiamento nella società, diminuendo la necessità e l'importanza della proprietà individuale dell'auto<sup>7</sup> e della necessità di effettuare viaggi in auto, anche se elettrica. Si ritiene che, tra il 2020 e il 2040, l'uso del veicolo privato diminuirà da una quota modale del 62 per cento al 42 per cento nelle grandi aree urbane<sup>8</sup> (con i centri urbani molto al di sotto di questa cifra) e dal 79 per cento al 68 per cento nelle aree non urbane. Le auto devono diventare l'eccezione nelle città.

7 La proprietà privata dell'auto è aumentata considerevolmente nell'area Ue-28 tra il 2000 e il 2017, passando da 411 auto ogni 1000 abitanti a 516 (<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/size-of-the-vehicle-fleet/size-of-the-vehicle-fleet-10>), con le auto parcheggiate per il 92 per cento del tempo ([https://www.ellenmacarthurfoundation.org/assets/downloads/Mobility\\_All\\_Mar19.pdf](https://www.ellenmacarthurfoundation.org/assets/downloads/Mobility_All_Mar19.pdf)). Mentre le auto saranno ancora necessarie per certi usi, possono essere utilizzate senza la necessità di possedere una macchina per ogni famiglia.

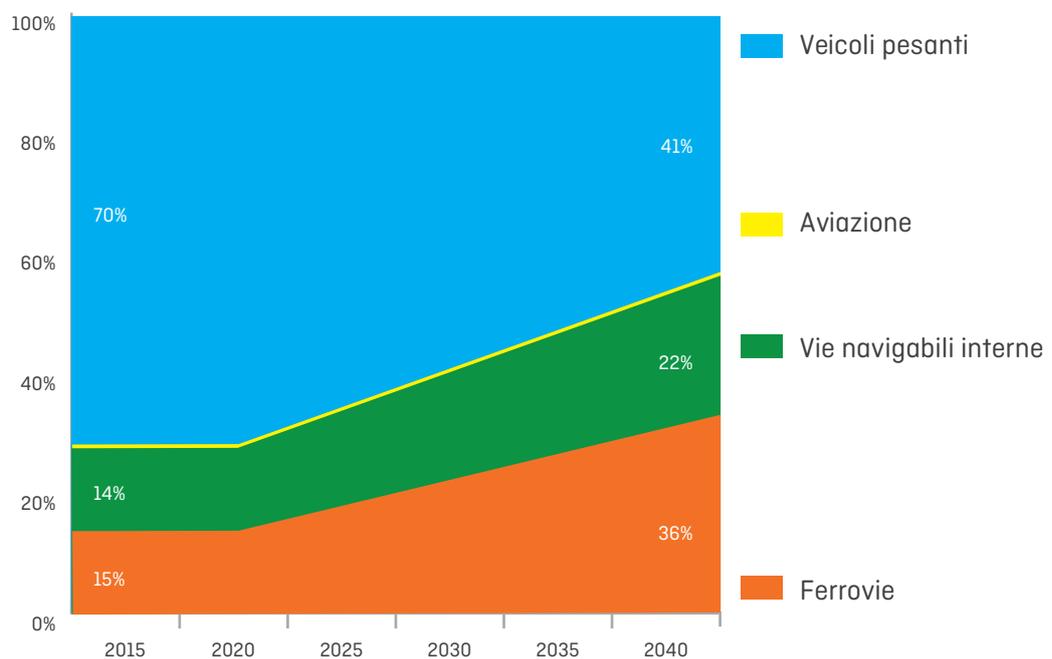
8 Questo dato è misurato in chilometri per passeggero, che significa il trasporto di un passeggero con un determinato modo di trasporto (strada, ferrovia, aria, mare, vie navigabili interne, ecc.) per un chilometro viaggiato. È diverso dalla quota modale sul numero dei viaggi.

Grazie a un aumento del lavoro a distanza, a un maggiore utilizzo delle videoconferenze e a una migliore pianificazione del territorio e degli spostamenti, si stima che **gli europei percorreranno il 12 per cento di chilometri in meno nel 2040 rispetto a oggi (esclusa l'aviazione)**, contribuendo a ridurre ulteriormente le emissioni nei decenni successivi.

## Trasporto merci

Il trasporto merci riveste un ruolo fondamentale nell'attuale aumento delle emissioni del settore trasporti. Secondo l'Agenzia europea dell'ambiente, le emissioni di CO<sub>2</sub> del trasporto ferroviario sono 8 volte inferiori per tonnellata per chilometro<sup>9</sup> rispetto a quelle del trasporto su strada, ma solo il 15 per cento delle merci viene consegnato su rotaia. **Il numero di camion sulle strade europee dovrà diminuire da 6 a 3,6 milioni entro il 2040, mentre le vie navigabili interne e le ferrovie dovranno raddoppiare il loro utilizzo fino a coprire il 58 per cento del trasporto merci nel 2040.** Pertanto, la quota modale del trasporto merci su rotaia deve passare dal 15 per cento al 36 per cento e quella delle vie navigabili interne dal 14 per cento al 22 per cento entro il 2040. Un tale cambiamento modale richiederà un continuo sostegno ai lavoratori per proteggere i loro diritti e le loro condizioni sociali e di reddito in questa transizione.

### Riconversione di quote modali nel trasporto merci



## Aviazione

Prima della crisi del Covid-19, le emissioni del trasporto aereo erano sulla traiettoria per raddoppiare o triplicare entro il 2050, consumando così fino a un quarto del budget globale di gas serra in uno scenario

<sup>9</sup> 13 g di CO<sub>2</sub>/tkm per la ferrovia contro 109 g di CO<sub>2</sub>/tkm per l'autotrasporto ("well to wheel", dal pozzo alla ruota) (<https://lowcarbonfreight.eu/lessons/how-to-compete-with-trucks/>).

di 1,5 gradi centigradi di aumento della temperatura media globale<sup>10</sup>. I voli in partenza dall'Europa sono attualmente responsabili di 184 milioni di tonnellate di emissioni di CO<sub>2</sub> all'anno, con emissioni dei voli interni all'Ue pari a 62,1 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> (34 per cento del totale)<sup>11</sup>. **È evidente che senza un taglio della domanda di trasporto aereo la decarbonizzazione del settore dei trasporti sarà impossibile.** Il rapporto suggerisce una riduzione del 33 per cento della domanda totale di aviazione (in chilometri per passeggero) entro il 2040 rispetto ai livelli pre-Covid<sup>12</sup>, supponendo che i restanti voli possano essere alimentati da carburanti sintetici per aerei a base rinnovabile.

**Ad oggi però, considerando la lenta diffusione di questi combustibili e la pressione che eserciteranno sul consumo di energia, la riduzione necessaria dovrà essere molto probabilmente più significativa.** Ciò richiede un taglio netto dei voli a lunga distanza, una graduale eliminazione di tutti i voli a corto raggio in tutta Europa e politiche attrattive per il turismo locale. Saranno perciò fondamentali nell'immediato una forte volontà politica e la necessità di alternative competitive per i treni diurni e notturni. È anche necessario generare un cambiamento di mentalità per invertire la tendenza, ma è essenziale riconoscere che il trasporto aereo cristallizza molte disuguaglianze all'interno dell'Europa e in tutto il mondo. Infatti, tra gli europei, solo una piccola minoranza vola frequentemente.

## Energia

**Il guadagno di efficienza ottenuto apportando le modifiche sopra menzionate nel trasporto di superficie, nel trasporto merci e nel trasporto aereo ridurrà la domanda e il consumo di energia in questi settori del 63 per cento<sup>13</sup> nel 2040 rispetto al 2015.** Secondo lo scenario più recente pubblicato dalla Commissione europea, il consumo di energia sarà invece ridotto solamente del 29 per cento entro il 2040 (EU Long Term Strategy LIFE 1.5, 2018). È evidente che per un serio piano di decarbonizzazione serve un calo della domanda ben più consistente rispetto a quello ipotizzato dalla Commissione.

Grazie all'elettrificazione dei trasporti, necessaria per la decarbonizzazione al 2040, ci sarà un incremento della domanda di elettricità. **È fondamentale che tale domanda sia soddisfatta con produzione rinnovabile,** e risulta dunque indispensabile accelerare la transizione energetica, con obiettivi più ambiziosi per la produzione da rinnovabili sia a livello comunitario che per i vari Stati membri.

**Una parte della decarbonizzazione del settore passerà attraverso l'uso dei cosiddetti combustibili sintetici (o "e-fuels" o "power-to-liquids"), cioè da carburanti prodotti a partire da energia elettrica (da fonti rinnovabili). L'uso di tali carburanti deve essere marginale e di complemento rispetto all'elettrificazione dei trasporti e alla diminuzione della domanda, che restano i pilastri imprescindibili per una rivoluzione energetica del settore dei trasporti<sup>14</sup>, e dovrà essere limitato ai settori che non hanno valide alternative, come l'aviazione.**

10 <https://www.carbonbrief.org/aviation-consume-quarter-carbon-budget>

11 <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Air2Rail%20Briefing%20paper%20%281%29.pdf>

12 La crescita dell'aviazione è stata ritardata a causa del Covid-19, ma i piani del settore devono ancora tornare alla "normalità": "Nelle crisi precedenti, ci sono voluti 2-6 anni perché le emissioni del trasporto aereo raggiungessero i livelli pre-crisi. [...] L'International Air Transport Association (IATA) si aspetta anche che i viaggi aerei possano recuperare più lentamente della maggior parte dell'economia" e che "i viaggi aerei internazionali potrebbero non recuperare i livelli del 2019 fino al 2023-24" (IATA 2020a) (Lambert Schneider e Jakob Graichen, Öko Institut e.V., "Should CORSIA be changed due to the COVID-19 crisis?", maggio 2020).

13 Questo numero non comprende il trasporto marittimo internazionale, in quanto questo settore è solitamente discusso ma escluso dalle proiezioni e dagli scenari finali dell'Ue.

14 L'efficienza lungo tutto il ciclo di vita degli "e-fuels" è bassa e il loro sviluppo è ancora in una fase iniziale. Transport and Environment sostiene che un sotto-obiettivo iniziale di "e-fuels" in tutta l'Ue all'interno della direttiva RED II compreso tra l'1 per cento e il 2 per cento sarebbe fattibile, e riconosce "che la tecnologia è ancora relativamente giovane" (<https://www.euractiv.com/section/aviation/news/green-aviation-set-for-end-of-year-lift/>). Inoltre, la diffusione degli "e-fuels" avrà senso solo se l'elettricità stessa proviene da fonti rinnovabili.



Infrastrutture ciclistiche

Credit: Greenpeace

## RACCOMANDAZIONI

### Un cambiamento radicale richiede misure coraggiose e d'impatto

Mentre l'Ue e i governi nazionali hanno sottoscritto il Green Deal europeo, miliardi di euro di fondi pubblici sono stati distribuiti ad alcuni dei settori più inquinanti dell'industria dei trasporti – molti sotto forma di piani per l'acquisto di automobili e di misure di supporto all'industria dell'aviazione e dell'auto<sup>15</sup>. E ciò è successo senza alcuna significativa condizionalità di natura climatica o sociale in cambio: sono stati distribuiti soldi pubblici ad aziende che sono causa dell'emergenza climatica e non hanno piani di riduzione delle emissioni in linea con l'Accordo di Parigi.

Dato che i governi sono pronti a spendere centinaia di miliardi di euro dei fondi pubblici per rilanciare l'economia<sup>16</sup>, devono garantire che la strategia di investimento sia in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione.

**Per questo Greenpeace raccomanda tre aree politiche chiave in cui promuovere le seguenti raccomandazioni:**

---

<sup>15</sup> Mappa dei piani di salvataggio delle compagnie aeree europee: <https://www.greenpeace.org/eu-unit/issues/climate-energy/2725/airline-bailout-tracker/>.  
<sup>16</sup> A luglio 2020 i capi di stato e di governo dell'Ue hanno concordato un "recovery fund" di 750 miliardi di euro e un budget di 1100 miliardi di euro per il periodo 2021-2027.

## 1 Spostare i fondi dai settori dei trasporti inquinanti verso soluzioni di mobilità pulita e pubblica che sostengano le persone e le città nella transizione verso una mobilità rispettosa del clima.

- Salvataggi e investimenti pubblici nella ripresa locale, nazionale ed europea e nei bilanci – compresi i prestiti della Banca Europea per gli Investimenti (BEI) – devono servire come base per un piano ampio che promuova soluzioni per la mobilità sostenibile per tutta l'Europa. Ciò significa una rete efficiente di treni regionali diurni e notturni a lunga percorrenza, trasporto su acqua a zero emissioni, trasporto pubblico, infrastrutture per gli spostamenti in bicicletta e a piedi, servizi di mobilità condivisa, intermodalità (ovvero la possibilità di usare in modo efficiente e integrato più modalità di trasporto in uno stesso spostamento). In particolare nel settore ferroviario 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.
- L'espansione di aeroporti e autostrade non deve essere consentita in Europa e deve essere esclusa dal finanziamento pubblico al fine di evitare di rimanere ulteriormente bloccati in modalità di trasporto ad alte emissioni. Come parte della sua roadmap sul clima, la BEI deve stabilire un divieto esplicito per qualsiasi investimento che riguardi l'aumento della capacità di autostrade e aeroporti. La BEI deve invece sostenere l'elettrificazione delle flotte di autobus pubblici e il rinnovo e l'aumento della flotta di treni passeggeri e merci.
- I fondi pubblici non devono andare a supporto della produzione e dell'acquisto di veicoli con motore a combustione interna ("internal combustion engine", ICE).
- Devono essere messi a disposizione incentivi finanziari per aiutare le singole famiglie e le aziende a passare dalla proprietà privata dell'auto a un'alternativa di mobilità più pulita: abbonamenti al trasporto pubblico (treno incluso) e ai servizi di mobilità condivisa, acquisto di biciclette, biciclette elettriche e cargo bike. Gli incentivi all'acquisto di veicoli elettrici devono incoraggiare l'uso condiviso delle auto e aiutare le famiglie con capacità finanziarie limitate.
- È necessario stabilizzare le misure temporanee che danno più spazio a pedoni e ciclisti stabilite durante la pandemia di Covid-19, ma è fondamentale che i governi comprendano che queste misure devono essere viste come una parte di un approccio più ampio e radicale alla questione climatica. Le città senza auto devono essere ulteriormente premiate per la loro azione a favore del clima attraverso maggiori risorse provenienti dai fondi nazionali e dall'Ue.
- Nel tentativo di ridurre ulteriormente la domanda di mobilità, la pianificazione urbana deve essere svolta in modo da mettere gli elementi essenziali a distanze brevi percorribili a piedi o in bicicletta – come in una "città delle brevi distanze"<sup>17</sup> – e ridistribuire lo spazio pubblico per le persone. I decisori politici nazionali e locali devono vietare la circolazione delle auto alimentate con combustibili fossili sulle loro strade, ad esempio attraverso l'attuazione di ambiziose zone a basse emissioni a partire dalle città più inquinate.

<sup>17</sup> Nel "Plan Melbourne 2017-2050", la città australiana ha adottato il "principio dei quartieri da 20 minuti", che viene descritto come "vivere localmente, dando alle persone la possibilità di soddisfare la maggior parte delle loro esigenze quotidiane entro una distanza di 20 minuti a piedi da casa, con la possibilità di andare in bicicletta in tutta sicurezza e di utilizzare i trasporti locali". La "città dei 15 minuti" o "città delle brevi distanze" è un concetto sviluppato da Carlo Moreno, professore e architetto urbanista parigino che si è poi unito alla campagna della sindaca di Parigi Hidalgo. Hidalgo ha promosso il concetto e lo ha reso molto popolare con la sua campagna elettorale. Ora è identificato come un'azione chiave dalla rete delle città C40.

## 2 Introdurre norme vincolanti per tagliare le emissioni e ridurre la domanda delle modalità di trasporto più inquinanti in Ue per decarbonizzare il settore entro il 2040.

- I criteri per accedere ai piani di salvataggio legati alla pandemia di Covid-19 devono includere gli aspetti climatici. Le aziende che beneficiano di soldi pubblici devono avere un obiettivo di decarbonizzazione in linea con l'Accordo di Parigi, e obiettivi annuali di monitoraggio del proprio percorso verso l'obiettivo emissioni zero.
- I governi devono predisporre un divieto immediato dei collegamenti aerei a corto raggio dove c'è una valida alternativa (inferiore alle 6-8 ore di viaggio) mediante autobus, treno o traghetto. La riapertura rapida e l'ammodernamento dei treni notturni all'interno degli Stati membri riveste in questo un ruolo fondamentale.
- Oltre al divieto di espansione degli aeroporti, sono necessarie nuove misure fiscali per ridurre i viaggi aerei e le emissioni dei voli a lungo raggio, come l'IVA, la tassa sul cherosene e tasse sui biglietti eque ed efficienti. Nel 2019, l'esenzione dall'imposta sul cherosene è stata da sola di 27 miliardi di euro<sup>18</sup>. Queste misure renderanno più equa la concorrenza con altre modalità di trasporto come le ferrovie, dove misure simili sono già applicate.
- È fondamentale vietare a livello Ue la vendita di nuovi veicoli ICE, compresi gli ibridi, al più tardi entro il 2028. Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad adottare questa misura prima di tale data in maniera autonoma. Per ridurre al minimo gli effetti negativi dei veicoli elettrici a batteria, è necessario rafforzare gli standard sociali e ambientali per la produzione di automobili, in particolare per quanto riguarda le batterie. Devono essere applicati standard stringenti per l'efficienza energetica per le auto, indipendentemente dalle loro dimensioni e dal loro peso. È inoltre cruciale fermare l'aumento dei SUV – opposto di un uso efficiente delle risorse e dello spazio –, poiché è stato "il secondo motivo principale per la crescita delle emissioni globali ultimi 10 anni" secondo l'IEA<sup>19</sup>.
- Per decarbonizzare il trasporto merci entro il 2040, l'Ue deve introdurre un obiettivo di almeno il 58 per cento di trasporto merci non stradale entro il 2040 e adottare misure per rallentare la domanda di trasporto dei beni. Inoltre, un piano d'azione a livello europeo per il trasporto ferroviario di merci deve essere attuato con urgenza per fornire un migliore quadro per il trasporto merci su rotaia, incentivi finanziari e investimenti nelle infrastrutture ferroviarie esistenti. I fondi Ue devono essere utilizzati primariamente per rispondere alle esigenze del settore del trasporto merci su rotaia.

<sup>18</sup> Con una tassa sul carburante su tutti i voli in partenza per tutte le destinazioni al minimo Ue per le tasse sull'energia di 33 centesimi di euro, i prezzi dei biglietti aumenterebbero del 10 per cento, i voli, i passeggeri e le emissioni di CO2 calerebbero dell'11 per cento, le persone colpite dal rumore diminuirebbero dell'8 per cento e le entrate fiscali salirebbero a 27 miliardi di euro (<https://www.transportenvironment.org/publications/leaked-european-commission-study-aviation-taxes>)

<sup>19</sup> IEA: <https://www.iea.org/commentaries/growing-preference-for-suvs-challenges-emissions-reductions-in-passenger-car-market>

### 3 Sostenere la riqualificazione dei lavoratori oggi impiegati nei settori del trasporto basato sui combustibili fossili.

- I lavoratori dei settori più colpiti dalla crisi del Covid-19 non devono essere lasciati indietro, e i fondi pubblici destinati alle aziende devono essere utilizzati in modo da garantire i diritti dei lavoratori e il loro posto di lavoro. Contemporaneamente piani per una transizione giusta e verde devono essere attuati senza alcun ritardo per i lavoratori che hanno perso il lavoro a causa della crisi economica (ciò vale per tutti coloro impegnati nei settori più vulnerabili dei trasporti, settori che devono affrontare una profonda trasformazione per ridurre le proprie emissioni).
- Le aziende devono essere spinte ad avviare la transizione energetica verso le energie rinnovabili il prima possibile, per non rimanere indietro e mettere così a rischio i posti di lavoro che possono offrire.
- Programmi di ricollocamento e riqualificazione devono essere garantiti per tutti dalle autorità pubbliche nella transizione energetica verso un settore dei trasporti a emissioni zero. I lavoratori devono avere garantiti il loro reddito e la loro pensione fino a quando non troveranno un'occupazione con solide condizioni di lavoro.

# GREENPEACE

→ **CONTATTO: Greenpeace Belgio**  
info.be@greenpeace.org

→ **CONTATTO: Greenpeace Italia**  
info.it@greenpeace.org

Greenpeace è politicamente e finanziariamente indipendente.  
Greenpeace esiste perché questo fragile Pianeta merita una voce.  
Servono soluzioni, cambiamenti, azioni. Subito!

Edito da: Valerie Del Re, Greenpeace Belgio, Haachtsesteenweg 159, 1030 Bruxelles, Belgio

Settembre 2020

Il report originale si può trovare **QUI**.