



Politiche pubbliche per la Giusta Transizione verso il Green New Deal

Stefano Lenzi

*Responsabile ufficio relazioni
istituzionali WWF Italia ONLUS*

*Convegno "Mobilità sostenibile al lavoro"
Torino - 30 gennaio 2020*



Approvazione Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile



25 settembre 2015

- 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile (Sustainable Development Goals – SDGs)
- 169 Target

“Quest’Agenda è un programma d’azione per le persone, il pianeta e la prosperità. Essa persegue inoltre il rafforzamento della pace universale in una maggiore libertà. Riconosciamo che sradicare la povertà in tutte le sue forme e dimensioni, inclusa la povertà estrema, è la più grande sfida globale ed un requisito indispensabile per lo sviluppo sostenibile”

-
- **insostenibilità dell’attuale modello di sviluppo**, non solo sul piano ambientale, ma anche su quello economico e sociale



SDGs





La Giusta Transizione

*“La transizione giusta è un processo che produce piani, politiche e investimenti che portano a un futuro in cui **tutti i posti di lavoro siano ‘verdi’** e decenti, le emissioni di gas serra siano a **carbonio zero**, la **povertà sia sradicata** e le **comunità siano fiorenti e resilienti**. La transizione è basata sul **dialogo sociale tra lavoratori e i loro sindacati, i datori di lavoro e spesso i governi**”:*

**Centro per la Giusta Transizione
(fondato dai sindacati internazionali) .**

Questa definizione:

- abbraccia un complesso di **azioni, fondate sulla partecipazione**
 - mette in relazione diversi **Obiettivi (SDG) e target per lo sviluppo sostenibile**
 - Indica, quale **scopo della Giusta Transizione**, non solo **evitare i conflitti sociali** ma consentire al **nuovo modello di economia decarbonizzata** di esplicitare tutte le proprie potenzialità



Gli strumenti istituzionali per la Sostenibilità in Italia Indicatori BES e Governance

Indicatori del Benessere Equo e Sostenibili (BES) – Nel 2017 introduzione sperimentale nel DEF, passaggio da 4 a 12 indicatori. Alcuni esempi: diseguglianza, reddito, genere, povertà, salute, grado di istruzione, giustizia civile e penale. Indicatori in campo ambientale: emissioni di CO2 e altri gas clima alteranti, e abusivismo edilizio.

Cabina di Regia Benessere Italia – istituita nel 2018 avviata nel luglio 2019. Organo di supporto tecnico-scientifico al Presidente del Consiglio (Ministeri e Regioni) nell'ambito delle politiche del benessere e della valutazione della qualità della vita dei cittadini per sostenere e potenziare le politiche e le iniziative governative sui BES e sulla Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile.



Gli strumenti istituzionali per la Sostenibilità in Italia Indicatori BES e Governance

La trasformazione del CIPE in CIPESS - Il CIPE è trasformato in Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile – CIPESS, al fine di rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile (art. 1-bis. c. 1 del decreto legge 111/2019. Convertito dalla legge n. 141/2019).

La creazione del tavolo sul clima - Ai fini di monitorare e, adeguare ai risultati, le azioni del Programma strategico nazionale per il contrasto ai cambiamenti climatici è stato istituito presso il Ministero dell’Ambiente il tavolo permanente sull’emergenza climatica, composto oltre che dal MinAmbiente, da Mipaaf, MinSalute, MiSE, MIT (art. 1, c. 2-bis. del decreto legge 111/2019. Convertito dalla legge n. 141/2019)



Gli strumenti istituzionali per la Sostenibilità in Italia

Il Comitato per il Capitale Naturale - istituito con la legge n. 221/2015 presso il Ministero dell'Ambiente che redige un rapporto sullo stato del capitale naturale del Paese, corredato di dati e valutazioni degli effetti delle politiche pubbliche sul capitale naturale e sui servizi ecosistemici

Il Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e favorevoli - istituito anch'esso con la legge n. 221/2015 e redatto dal Ministero dell'Ambiente che fornisce un quadro completo dei sussidi intesi nella loro definizione più ampia tra gli altri, (incentivi, agevolazioni, finanziamenti agevolati e le esenzioni da tributi)



L'European Green Deal Il programma di Ursula von der Leyen

Entro i primi 100 giorni (a partire dall'1 dicembre):

- Neutralità climatica (impatto climatico zero) entro il 2050 e Climate Law
- Abbattimento delle emissioni del 50%, se non del 55%, entro il 2030
- Nuovo sistema di scambio delle emissioni (ETS) e carbon tax alle frontiere
- Nuova strategia per la biodiversità 2030
- Nuovo Fondo per la Giusta Transizione
- Riorientamento del Quadro Finanziario Pluriennale e Banca Europea Investimenti





L'European Green Deal: La Banca Europea degli Investimenti

Il presidente della Banca Europea degli Investimenti, Werner Hoyer, ha annunciato il 15 novembre scorso che la nuova politica degli investimenti della BEI ha come obiettivo:

- aumento al 2030 dal 25% al 50% degli investimenti destinati alla transizione verde
- blocco al 2021 dei funzionamento dei progetti riguardanti la produzione di energia da combustibili fossili



L'European Green Deal: La Comunicazione della CE

L'11 dicembre 2019 La CE presenta la Comunicazione sull'European Green Deal

La Comunicazione CE presenta un **set di politiche per una profonda trasformazione:**

- Riduzione del **50-55% delle emissioni di gas serra al 2030** e Fissare l'obiettivo della **neutralità climatica al 2050** in una nuova Direttiva sul Clima
- Fornire **energia pulita e sicura** a prezzi accessibili
- **Un'industria sostenibile** per un'economia circolare e climate neutral
- Un **sistema produttivo rinnovato** nel segno dell'efficienza energetica e delle risorse
- Un cambiamento **verso una mobilità intelligente e a zero emissioni**



EUROPEAN COMMISSION



L'European Green Deal: La Comunicazione della CE

Paragrafo 2.1.5 della Comunicazione CE

Accelerare il cambiamento verso una mobilità smart e sostenibile

- a) **riduzione del 90% delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti entro il 2050**
- b) **il 75% del trasporto merci su strada convertito su ferro e per vie d'acqua**
- c) **sviluppo della mobilità automatizzata e multimodale**
- d) **fine dei sussidi ai combustibili fossili**
- e) **costruzione di una rete di 1 mln di stazioni di ricarica e di rifornimento con combustibili alternativi**
per rifornire 13 mln di veicoli a zero o basse emissioni di CO₂
- f) **revisione entro il 2021 delle norme EU sulle emissioni di CO₂ di auto e furgoni e percorso chiaro verso una mobilità a zero emissioni al 2025 e ETS per il trasporto**



L'European Green Deal: La risoluzione del Parlamento Europeo

Il 15 gennaio 2020 il Parlamento europeo vota a favore della Comunicazione della CE sull'European Green Deal e approva una Risoluzione in cui chiede politiche più ambiziose

Sulla mobilità smart e sostenibile l'Europarlamento dichiara di:

- a) condividere l'intento della CE sulla revisione della Direttiva sui carburanti alternativi e delle regole per le Reti transeuropee di trasporto TEN-T**
- b) sostenere lo sviluppo di veicoli a emissioni zero e alla mobilità elettrica**
- c) redigere piani urbani per la mobilità sostenibile più completi per diminuire la congestione urbana e migliorare la vivibilità delle città anche attraverso un TPL ad emissioni zero**
- d) ritarare le linee di finanziamento dei più rilevanti fondi comunitari (Connecting Europe Facility, Invest EU, ecc.), della BEI e dei Paesi Membri a sostegno del trasporto per la realizzazione di infrastrutture per la mobilità a zero emissioni**



L'European Green Deal: La Comunicazione della CE

Paragrafo 2.1.3 della Comunicazione CE

Mobilizzare l'industria per un'economia sostenibile e pulita

- a) favorire la transizione come opportunità per **espandere le attività economiche sostenibili e job-intensive**
- b) entro il marzo 2020: **Nuova Politica Industriale Europea e un Piano d'Azione per l'Economia circolare** (e politica sui prodotti sostenibili)
- c) procedere alla **modernizzazione e decarbonizzazione di settori industriali indispensabili ed energivori: acciaio, chimica, cemento**
- d) attuazione dello **Strategic Action Plan on batteries e all'European Battery Alliance** per filiera circolare delle batterie in particolare per i veicoli elettrici



Il Piano di Investimenti per un'Europa Sostenibile e il Meccanismo della Giusta Transizione

Il 14 gennaio 2020 la Commissione Europea presenta
il Piano di Investimenti decennale per l'European Green Deal (EGD)
per conseguire la «neutralità climatica» dell'Europa entro il 2050 che comprende:

“Il Meccanismo della Giusta Transizione che, per garantire che nessuno venga lasciato indietro...prevede strumenti finanziari e di supporto ad hoc per i lavoratori e per creare un volano di investimenti nelle regioni più colpite dalla transizione”
(Comunicato ufficiale CE del 14/1/2020)

Il Piano di Investimenti decennale per l'EGD
prevede di movimentare **1.000 miliardi di euro in 10 anni**
così composti:

- **503 miliardi di euro dal Budget Europeo**
- **25 miliardi di euro derivanti dai proventi delle aste ETS**
- **100 miliardi di euro per il nuovo Fondo EU per la Giusta Transizione**
 - **114 miliardi di euro dal co-finanziamento degli Stati Membri**
- **279 miliardi di euro di finanziamenti pubblico/privati per il perseguimento di obiettivi climatici e ambientali**



Il Green New Deal italiano La Nota di Aggiornamento al DEF

Il 30 settembre 2019 pubblicazione Nota di Aggiornamento al DEF (NADEF)

- DDL sul GND e la transizione ecologica del Paese
- 50 miliardi di euro in 15 anni
- creazione di due Fondi, uno statale e uno per gli enti locali

E' la prima volta che, in un documento di programmazione economico-finanziaria del governo italiano, si fanno riferimenti organici ed articolati al Green New Deal per la riconversione dei processi produttivi verso la **Quarta rivoluzione industriale**.

Nella NADEF si fa riferimento ad un **piano di investimenti pubblici sinergici a quelli privati per orientare verso la sostenibilità** grazie a:

- un **ripensamento dei modelli produttivi** con l'uso di tecnologie a basso impatto per contenere le emissioni nocive e l'impiego crescente di risorse rinnovabili che sostituiscano le fonti fossili
- il **rinnovo delle produzioni e degli impianti** in uso, l'efficientamento e la riconversione dei processi produttivi





Il Green New Deal italiano

La Nota di Aggiornamento al DEF

I caposaldi del New Green Deal nella NADEF:

- il contrasto ai cambiamenti climatici
- la tutela della biodiversità
- la riconversione energetica
- la promozione dell'economia circolare
- la rigenerazione urbana e la manutenzione del territorio
- un modello più sostenibile di agricoltura e di infrastrutture che tengano conto degli impatti sociali ed ambientali.

Linea programmatica “Infrastrutture”

- Attuazione recenti delibere CIPE in materia di infrastrutture e sviluppo TEN-T
 - Aggiornamenti contratto di programma 2016-2020 tra MIT e ANAS e contratto di programma di RFI 2017 – 2021
 - Sostegno TPL per trasporto rapido di massa e rinnovo parco autobus

Linea programmatica “Energia e Ambiente”

Sulla Mobilità Sostenibile si annuncia uno schema di intervento normativo con misure per incentivare l'adozione di modelli di vita più sostenibili con il particolare obiettivo di un miglioramento della qualità dell'aria nelle Città Metropolitane

Il Green New Deal italiano

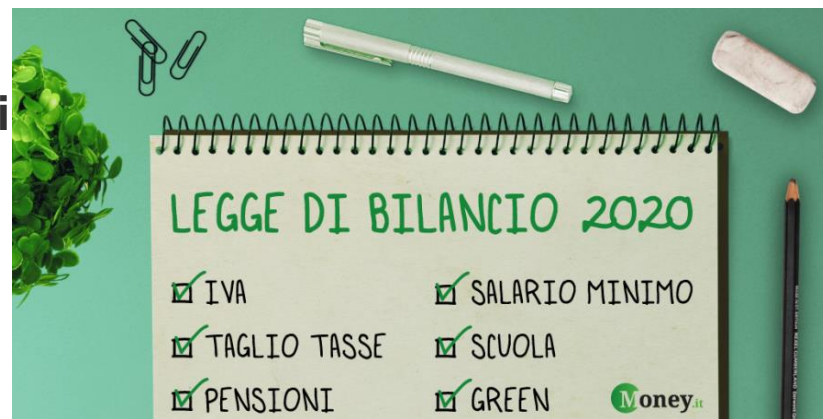
Contenuti della Legge di Bilancio 2020/2022

Nella Legge di Bilancio 2020 – 2022 (Legge n. 160/2019) dal **2020 al 2034** - **27,714 mld** di euro → destinati complessivamente a interventi riconducibili al Green New Deal

Al 2020 1.438 mln di euro per il 2020

così suddivisi:

- **Fondo per le amministrazioni centrali**
435 mln
- **Contributo per i Comuni**
500 mln di euro
- **Fondo per il New Green Deal**
470 mln
- **Rifinanziamento del Green Climate Fund**
33 mln di euro



Taglio di 200 mln al 2020 e di 1.710 milioni al 2034 da Senato a Camera



Il Green New Deal italiano Contenuti della Legge di Bilancio 2020/2022

Le nuove linee di finanziamento e la mobilità sostenibile:

Nel contributo ai Comuni di 500 mln al 2020

Uno dei due obiettivi dichiarati:

lo sviluppo territoriale sostenibile, compresi interventi per la mobilità sostenibile

Nel Fondo di 470 per il New Green Deal I 2020

Finanziamenti per le finalità del DLgs n. 30/2013 tra cui:

- a) riduzione emissioni di gas serra;
- f) incoraggiare il passaggio a modalità di trasporto pubblico a basse emissioni

Nel nuovo fondo alle Regioni a statuto ordinario di 135 mln al 2020

Tra gli altri interventi di viabilità e lo sviluppo di sistemi di trasporto pubblico con la finalità di ridurre l'inquinamento atmosferico.



Altri finanziamenti Settore Trasporti e Infrastrutture Contenuti della Legge di Bilancio

In Tabella 10 - Stato di previsione del MIT

Strade e autostrade ANAS: 3 mld e 996 mln di euro circa nel 2020

Opere di preminente interesse nazionale: 1.075 miliardi di euro nel 2020

Concorso dello Stato al TPL: 5 mld e 556 mln di euro circa nel 2020

In Tabella 2 – Stato di previsione del MEF

Contratto di Servizio FS: 6 mld e 449 mln di euro circa nel 2020

Sussidi all'Autotrasporto 2020

In Tabella 10: **241,486 mln di euro** e in Tabella 2: **1.467 mln di euro**
(Problema di coerenza con obiettivo azzeramento SAD entro il 2025)



Il Green New Deal italiano I quattro i problemi principali

1. **Quale governance** (non basta cambiare il nome del CIPE in CIPESS)
2. **Quali gli indirizzi politico-strategici**
3. **Quali gli obiettivi vincolanti da conseguire** (PNIEC, PNACC, PGTL)
4. **Usare i proventi delle aste ETS** per politiche di respiro climate friendly



Le scelte nei Settori dei Trasporti e delle Infrastrutture

L'Allegato VIII - Infrastrutture al DEF 2019

L'Allegato Infrastrutture al DEF del 16/4/2019 ha il titolo ambizioso
“Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia”

Aree urbane - Analisi **(soddisfacente)**

- **La CE deferisce alla Corte di Giustizia Europea l'Italia il 17/5/2018**
- **55 capoluoghi di provincia su 112 superano limiti gg su ozono e polveri sottili**
- **Tra i maggiori tassi di motorizzazione europei (65 automobili ogni 100 ab)**
- **75% spostamenti meno di 10 km - 2/3 mobilità su gomma nelle grandi città**

Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile - PUMS

strumento di pianificazione strategica a 10 anni per ridurre traffico privato,
aumentare attrattività modalità su ferro ed elettrica, mobilità pedonale e ciclistica.



Le scelte nei Settori dei Trasporti e delle Infrastrutture

L'Allegato VIII - Infrastrutture al DEF 2019

Strade e Autostrade – Analisi (soddisfacente)

- Nel 2016 su strada il 51% delle T/km di merce
- Il 91% del traffico passeggeri interno su gomma
- Crescita + 11,1% (v. leggeri) e 13,1% (v. pesanti) dal 2013 in autostrada
- 182.975 km di autostrade e strade di cui 6.943 km di autostrade
- 55,8 morti ogni mln di abitanti in Italia, 49,7 media UE

Strategie di intervento e azioni – Pilastri (insoddisfacente)

“Mobilità elettrica, Attiva e Sostenibile”

- Integrazione modale, trasporto rapido, mobilità ciclo-pedonale
- Infrastruttura energetica distribuita per mobilità elettrica su corte distanze
- Cambiamento nel concetto di “prodotto auto”, proprietà e uso
- Shift modale trasporto persone e merci grazie pianificazione integrata

Provvedimenti normativi di vario livello anche per
Pilastro **“Efficacia, efficienza e qualità dei servizi di mobilità”** e
Pilastro **“Servizi di Mobilità innovativi”**



Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

Il primo e l'unico strumento di pianificazione nel Settore dei Trasporti e delle Infrastrutture ancora oggi è **il PGTL del marzo 2001** che si poneva già allora il problema delle modalità a minori emissioni di gas serra dell'intermodalità e della rete logistica della priorità da dare alle aree metropolitane





Contenuti salienti del PGTL del 2001

- **Link tra squilibrio verso la strada e modello di dispersione territoriale**
- **Esternalità negative per ambiente, paesaggio, biodiversità**
- **Aree urbane e metropolitane emergenza per il trasporto**
(congestione, inquinamento atmosferico e acustico, consumo suolo)
- **Offerta di trasporto ambientalmente sostenibile – Protocollo di Kyoto**
- **Efficienza energetica e ambientale del parco circolante**
- **Sviluppo territoriale e strategie mobilità nazionali e locali integrate
nello SNIT – Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti**



La rimozione del PGTL

- Il **Government Berlusconi 2** spazzò via il **PGTL** del marzo 2001
- **dicembre 2001 Legge Obiettivo e Primo Programma Infrastrutture Strategiche**
- per 15 anni elenco di **opere senza controllo** nei tempi e nei costi senza VAS, con VIA semplificate e procedure autorizzative accelerate



ANNO	INVESTIMENTO	N. INFRASTRUTTURE STRATEGICHE
2001	125,8 mld di euro	115
2014	375,3 mld di euro	419*

*(realizzato solo il 10% dei lotti e il 4% delle opere)



La rimozione della Legge Obiettivo

Il Codice Appalti n. 50/2016

Dopo la decapitazione della Struttura di Missione per le infrastrutture strategiche Inchiesta della Magistratura “Sistema” del 2015 il nuovo Codice Appalti **D.lgs. n. 50/2016** che supera il D.Lgs. n. 163/2006 prevede:

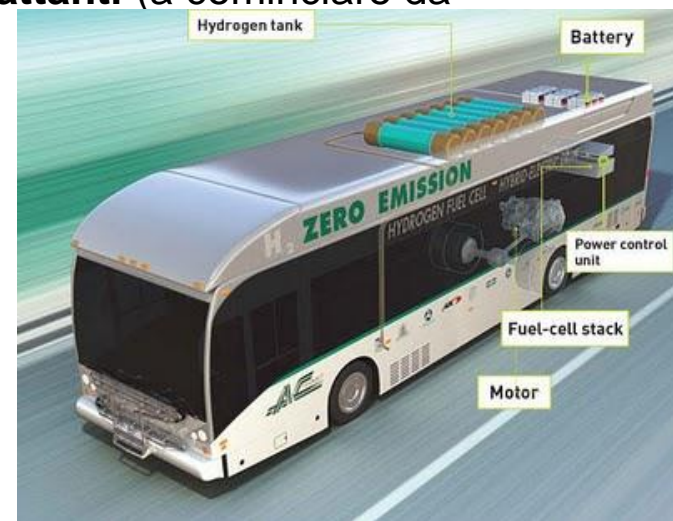
- **Superamento della Legge Obiettivo e del Programma Infrastrutture Strategiche**
- **Aggiornamento del PGTL e Documento Pluriennale di Pianificazione - DPP**



Dal Decalogo per il Green Deal italiano del WWF

L'Italia si deve dotare al più presto di un **Piano Nazionale della Mobilità (da sottoporre a VAS)**, che aggiorni e sostituisca il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del marzo 2001, basato **analisi della reale domanda di mobilità** degli Italiani (e non dalle esigenze realizzative dei grandi gruppi edili e di progettazione) e che:

- abbia come primo obiettivo la realizzazione di **interventi che favoriscano le modalità di trasporto a basso consumo di suolo e low carbon**, meno inquinanti ed energivore, puntando sull'**ammodernamento delle reti esistenti o la costruzione ex novo di infrastrutture per le modalità di trasporto meno impattanti** (a cominciare da quelle per la mobilità elettrica, ferroviaria e ciclistica)
- definisca la pianificazione e realizzazione di una **rete logistica che favorisca l'interscambio modale** e un equilibrato ed efficiente rapporto su area vasta tra aree metropolitane/centri urbani e il loro hinterland
- preveda interventi che siano corredati da **piani economico-finanziari** che dimostrino preliminarmente l'utilità delle opere anche dal punto di vista sociale e ambientale e la loro redditività





Thank you for your attention



Stefano Lenzi

Responsabile ufficio relazioni istituzionali
WWF Italia ONLUS
s.lenzi@wwf.it