



POLICY BRIEF

Fridays For Future Italia

Oggetto:

Relazione sulla proposta di aggiornamento del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima - PNIEC - *Doc. XXVII, n. 12*

Relazione

La seguente relazione è a nome di Fridays For Future Italia, parte di un movimento internazionale per il clima e la giustizia climatica nato a fine 2018. Abbiamo seguito l'evoluzione del Piano Nazionale Integrato Energia e Clima dalla prima versione del 2019 e già da allora avevamo espresso dubbi, anche in una Conferenza Stampa presso la Camera dei Deputati.

La carenza di ambizione che criticavamo nel PNIEC del 2019 non è colmata in questa revisione. Il primo grande problema è che il raggiungimento dei target europei, già insufficienti, non è garantito: il documento in esame manca proprio il suo obiettivo principale.

Queste insufficienze sono distribuite nei diversi settori che dovrebbe ricoprire il Piano: in generale, questa revisione non imposta un percorso di transizione coerente, sensato e socialmente giusto. Non c'è infatti una visione politica unitaria dietro alle misure proposte che le renda sostenibili per tutta la popolazione e quindi desiderabili oltre che degli impatti destabilizzanti a livello globale delle politiche fossili. In altre parole, l'Italia pianifica ["in risposta e in ricorso"](#). Il PNIEC non progetta un cambiamento strutturale in grado di rispondere alla crisi climatica e trarre dalla transizione i benefici sociali, occupazionali ed economici che potrebbero essere colti.

Il percorso necessario deve comprendere la democratizzazione delle fonti energetiche rinnovabili, la creazione di lavori pro clima con strumenti di governance appositi, un nuovo ruolo dell'intervento pubblico e la cessazione di ogni tipo di sussidio ambientalmente dannoso. Aspetti tuttora assenti.

Nell'analisi e nella policy proposal che seguono prenderemo come esempio il settore dell'energia e quello dei trasporti per esplicitare le nostre valutazioni.

Analisi

Energia

Il PNIEC prevede una overcapacity di gas ottenuta con il raddoppio di gasdotti come Tap e Linea Adriatica, l'incentivo alla costruzione di nuove centrali a gas grazie al capacity market, la realizzazione di due nuovi rigassificatori galleggianti (Ravenna e Vado Ligure) e l'ampliamento di quelli già esistenti (Gioia Tauro, Porto Empedocle). A questo si aggiunge un'apertura alla realizzazione di Eastmed, un nuovo gasdotto che passerebbe nel mediterraneo orientale con gas di fonte anche israeliana, una partnership estremamente problematica considerando l'enorme violazione di diritti umani nei confronti del popolo palestinese. Sono date inoltre priorità ad altre infrastrutture come quelle per la cattura e lo stoccaggio dell'anidride carbonica (CCS), tecnologia inefficiente e costosa a cui viene affidata una larga fetta di decarbonizzazione. Ad alimentare il dilazionismo climatico si aggiungono poi target di decarbonizzazione non aggiornati e allineati ai già insufficienti obiettivi europei (Fit For 55), una diffusa opacità procedurale e di sviluppo del piano che manca sia di una timeline effettiva che di soggetti attuatori definiti.

Complessivamente, l'idea di essere un hub energetico con, *“un contributo crescente di energie rinnovabili”* (come introdotto nel testo preso in esame) è anacronistica e rischiosa sia dal punto di vista economico sia climatico. Il gas è un combustibile fossile e ha enormi impatti diretti e indiretti su comunità e territori. Inoltre, come abbiamo già argomentato in altre sedi, è di per sé un gas serra, che in 20 anni ha un potenziale di riscaldamento quasi 100 volte superiore a quello della CO₂. Di conseguenza, le perdite durante l'estrazione e il trasporto del gas contribuiscono esse stesse al riscaldamento globale. Inoltre, dal punto di vista economico e politico continuare a investire nel gas naturale ci lega a questa risorsa nel lungo periodo, portando a perdite economiche a causa del fenomeno degli *stranded assets*. Infine, esporci tramite le partnership del Piano Mattei ci lega ai Paesi che ci vendono il gas, dato che l'Italia, pur considerando potenziali trivellazioni, non ne è ricca, esponendosi quindi a rischi di fluttuazioni e dipendenza geopolitica, come dimostrato dalle conseguenze del conflitto in Ucraina. Senza contare l'aspetto di giustizia internazionale: più di 80 organizzazioni della società civile da tutto il continente africano hanno [dichiarato](#) che il Piano Mattei ignora i bisogni del continente perpetuando un ciclo di disuguaglianza che ne ostacola il progresso, chiedendo che si metta fine a questo tipo di approccio neocoloniale alle loro risorse. Considerato che l'Africa ospita le aree e le popolazioni più colpite dalla crisi climatica, riteniamo questo aspetto di ingiustizia estremamente grave e dannoso per gli equilibri internazionali della risposta globale alla crisi.

Se vogliamo essere un hub energetico, dobbiamo ascoltare la comunità scientifica che ci chiede di non investire in nuovi progetti fossili e puntare su ciò che sul nostro territorio abbonda: sole e vento. L'idea di continuare il trend storico che prevede l'ampliamento (e non la sostituzione) delle fonti energetiche, l'aumento della domanda e il consumo di energia è da abbandonare. Il paradigma necessario alla transizione non è infatti quello della neutralità tecnologica che non ha basi tecnico-scientifiche. L'esempio del gas a questo proposito è lampante: la possibilità di utilizzo delle infrastrutture legate al metano per un vettore come l'idrogeno è fortemente legata alla presenza del metano per stabilizzare il trasporto del

vettore stesso. Oltre a essere una procedura estremamente inefficiente la dipendenza dal metano non viene quindi mitigata nemmeno a lungo termine.

Nel documento si citano i sempre presenti Sussidi Ambientalmente Dannosi, ma non ne si delinea la cessazione, che invece deve avvenire in pochi anni. Non possiamo più accettare di finanziare pubblicamente la crisi climatica: quei fondi devono essere utilizzati virtuosamente in interventi pubblici di transizione che abbiano benefici sociali e occupazionali.

Trasporti

Il settore dei trasporti nel PNIEC ricalca l'esistente mostrando un focus eccessivo sulla mobilità privata e sul trasporto su gomma in generale.

Abbiamo bisogno di meno auto e abbiamo bisogno che siano tutte elettriche. Questa revisione sembra invece voler impostare la transizione sulla sostituzione di tutte le vetture private a combustione con quelle elettriche. E' una prospettiva problematica per diversi motivi.

Innanzitutto, si ignora il fatto che per molte famiglie l'acquisto di una vettura elettrica è inaccessibile per diversi motivi, legati alla direzione (spesso controintuitiva) dell'industria dell'automotive, alle disuguaglianze di reddito e ad altri fattori. Sarebbe quindi necessaria una valutazione generale della povertà e della disuguaglianza per quanto riguarda la libertà di spostamento e i trasporti, come suggerito da [ECCO](#).

In questa revisione mancano anche dei piani di incentivi e sussidi che vadano esclusivamente sulla mobilità sostenibile e, per quanto sostenere le famiglie sia più importante, è anche necessario scoraggiare l'uso e l'acquisto di auto a combustione. In questo caso emerge anche un fattore di incoerenza con altre misure e leggi, come il DL 131/2023 (su cui ci siamo già espressi in un'audizione presso le Commissioni riunite Finanze e Attività produttive), che nei suoi strumenti di supporto sostiene ancora i carburanti fossili. In generale, è doveroso ripetere che altri sussidi per l'acquisto di motori endotermici con carburanti fossili sono privi di fondamento scientifico ed economico.

In secondo luogo, in Italia c'è una forte carenza di strutture per sostenere il traffico elettrico (per esempio le colonnine di ricarica).

Ancora più importante, gli investimenti nel settore devono andare innanzitutto sul trasporto pubblico, in particolare su rotaie. Nel PNIEC non c'è alcuna progettualità rispetto a un efficientamento capillare della rete di trasporti, che è urgente e imprescindibile per una transizione ecologica efficace ed equa. Lavorare e investire nel trasporto pubblico è fondamentale per evitare il più possibile lo spostamento in mezzi privati e per migliorare la situazione occupazionale nel settore (come argomentato nella policy proposal che segue).

Anche il discorso sullo shift modale è insufficiente. In questo campo sarebbe inclusa la mobilità dolce, che apporta anche benefici economici e sociali ma rimane gravemente disincentivata dal nuovo Codice della Strada. Emerge di nuovo la discrepanza tra le politiche relative alla transizione in Italia e l'assenza di un percorso strutturale di cambiamento in

risposta alla crisi climatica. Il PNIEC rimane lettera vuota se manca il coordinamento con il resto delle decisioni politiche.

Policy Proposal

Oltre a un piano di phase out dalle fonti fossili entro il 2035, il conseguente stop di tutti i progetti fossili in attuazione o previsti e il rispetto degli impegni già sottoscritti per la conversione totale dei SAD in SAF in pochi anni riportiamo le seguenti proposte:

Comunità energetiche rinnovabili

Data la possibilità di produrre tramite Comunità Energetiche Rinnovabili (CER) il 30% degli obiettivi di nuove [rinnovabili al 2030](#) o percentuali [estremamente consistenti](#) (fino al 45% a livello europeo) dell'energia elettrica complessiva, per i vantaggi sia di robustezza della rete che sociali di responsabilizzazione collettiva proponiamo la realizzazione di CER per la produzione di 80 GW. A tale scopo chiediamo di destinare a fondo perduto la stessa cifra prevista da fondi PNRR (2 miliardi) solo per comuni sotto i 5 mila abitanti anche a comuni al di sopra di questa soglia. Proponiamo inoltre di predisporre un programma di informazione capillare su questo nuovo strumento attraverso le amministrazioni locali e stabilire forme di ulteriore investimento agevolato per la realizzazione degli impianti o degli studi di fattibilità.

Efficientamento edilizio

Al fine di contrastare la povertà energetica, proponiamo l'efficientamento delle case popolari, data la forte percentuale di abitazioni di bassa classe energetica, misura che aiuterà ad abbassare il fabbisogno energetico.

Da [valutazioni precedenti](#) emerge che un efficientamento del 2% del patrimonio residenziale (500k alloggi/40 milioni di m²), porterebbe a un potenziale risparmio annuo di 5,5 Twh. Il costo dell'operazione, compreso l'aumento del numero di abitazioni, sarebbe fra i 15 e i 20 miliardi. Vi è inoltre la possibilità di includere anche le superfici delle case nelle CER considerate nella proposta precedente.

Sufficienza energetica

Policy specifiche legate a politiche di sobrietà e redistribuzione sono oggi [sottorappresentate](#) nei piani pubblici a differenza di quelle di efficientamento. Eppure, sappiamo come misure di questo tipo permetterebbero di raggiungere più agevolmente gli obiettivi di [decarbonizzazione seguendo principi di equità](#). Si tratta di individuare uno [spazio di consumo equo](#) non solo fra paesi, fra regioni e città degli stessi paesi, ma anche fra generazioni.

Proponiamo l'adozione di policy, come quelle [qui elencate](#), se non in forma nazionale almeno come sperimentazioni monitorate in modo da testarne l'efficienza. Esempi di politiche di sufficienza comprendono infatti anche sperimentazioni come la settimana lavorativa breve, che apporta innumerevoli benefici sul piano sociale e lavorativo. A livello

energetico, la differenza sostanziale che genera questo tipo di politiche è che rende possibile la realizzazione di una transizione a pianificazione democratica derivante dai reali bisogni delle comunità.

Lavori climatici

Avanziamo ora delle proposte di policy utili a tutti i settori chiave per la transizione ecologica non solo dal punto di vista climatico ma anche lavorativo ed economico. In particolare, le tre seguenti proposte aiuterebbero il settore dell'automotive in costante trend negativo sia produttivo che occupazionale.

1) Fondo industriale e Cabina di regia

La prima proposta riguarda l'istituzione di un fondo industriale con la funzione di riattivare la produzione di mezzi pubblici nel nostro paese. Il fondo sarebbe gestito tramite una Cabina di regia costituita presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy per un progetto strategico di reindustrializzazione della filiera del trasporto pubblico su gomma, con la prospettiva dell'elettrificazione e della digitalizzazione delle linee. Alla Cabina di regia parteciperebbero, oltre ai livelli amministrativi nazionali e locali competenti attraverso la Conferenza Stato-Regioni, le rappresentanze dei tavoli di crisi interessati, le parti sociali e le rappresentanze dei consumatori, dei pendolari e delle organizzazioni della società civile secondo i criteri della rappresentanza e della trasparenza garantiti dai protocolli europei.

2) Ripristino della Legge Marcora

L'attuale versione della Legge Marcora costituisce uno strumento depotenziato che potrebbe trovare un potenziale utilizzo più diffuso se la possibilità di accesso ai fondi per le cooperative di lavoratori fosse agevolata. Questo avverrebbe ripristinando il Titolo II con relativo Fondo Speciale della versione originaria del 1985 (anche a fondo perduto) e permettendo di triplicare il capitale sociale investito dai lavoratori anche usando il Trattamento di Fine Rapporto. Inoltre, data la necessità di operare una riconversione ecologica per prevenire le crisi industriali, è fondamentale estendere il diritto di prelazione ad aziende in settori ad alte emissioni e non solo alle aziende in crisi o in fallimento. La gestione del fondo rimarrebbe in capo alla finanziaria CFI coadiuvata dalla cabina di regia descritta nella proposta precedente. I fattori determinanti per l'avvio del processo di recupero dell'impresa da parte di cooperative di lavoratori dovranno tornare ad essere la qualità del progetto industriale presentato, la capacità di garantire l'occupazione presente al momento della crisi e il suo impatto socio ambientale.

3) Condomini industriali

Infine, vogliamo sottolineare l'importanza e l'utilità di sostenere la riconversione di stabilimenti pensati per una forte occupazione legata a una unica direttrice alla riorganizzazione in "condomini industriali" con molteplici attività con sinergie produttive o di filiera.

Fridays For Future è un movimento per il clima e per la giustizia climatica nato nel 2018 dagli scioperi scolastici della quindicenne Greta Thunberg di fronte al Parlamento Svedese. Il movimento raccoglie più di 7500 gruppi locali nel mondo, è distribuito in tutti i continenti e ha coinvolto più di 14 milioni di persone nelle sue manifestazioni.