



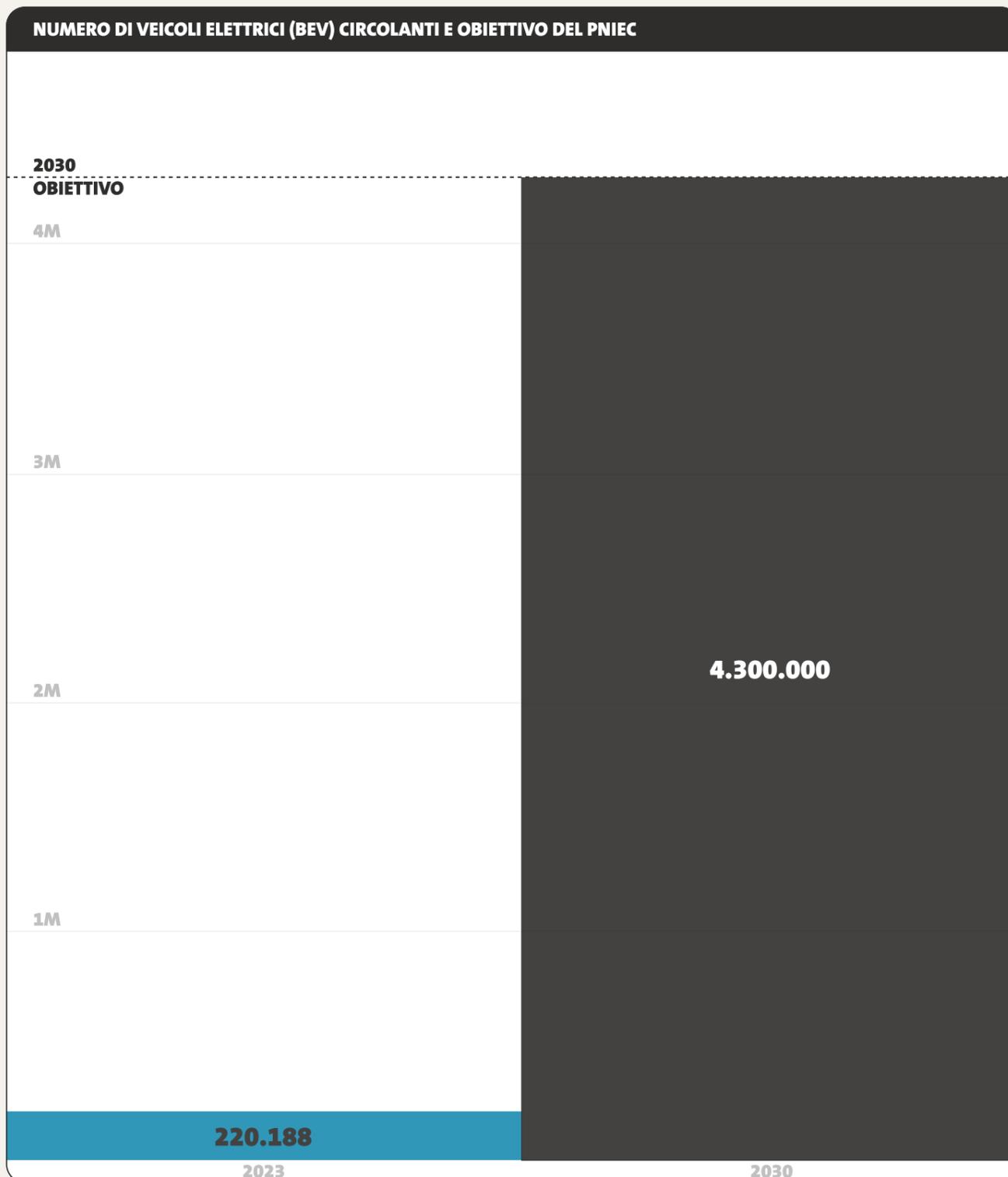
## ITALIA: IL NUOVO PNIEC - PIANO NAZIONALE INTEGRATO ENERGIA E CLIMA

Se l'Unione Europea ha nel Green Deal la sua bussola strategica sul clima e l'energia, lo strumento guida a livello nazionale per l'Italia si chiama PNIEC - Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima. Questo, spiegava il Ministero dell'ambiente nel 2020, quando la prima versione del piano è stata [pubblicata](#) nella sua versione definitiva, «fissa gli obiettivi nazionali al 2030 su efficienza energetica, fonti rinnovabili e riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, come anche quelli in tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell'energia e competitività, sviluppo e mobilità sostenibile».

Il PNIEC però non è immutabile, e le norme europee prevedono che venga aggiornato periodicamente. Il 30 giugno 2023, ultimo giorno disponibile,

il governo italiano ha [inviato](#) la sua proposta di aggiornamento a Bruxelles. Entro il 30 giugno 2024 dev'essere approvata la versione definitiva, frutto del dialogo con la Commissione europea. Rispetto alla versione iniziale, l'aggiornamento proposto dal ministro Gilberto Pichetto Fratin ha un approccio più prudente rispetto agli obiettivi della transizione energetica. I target sono stati di fatto abbassati. Per esempio nel precedente PNIEC si prevedeva al 2030 un obiettivo del 30% per l'energia prodotta da fonti rinnovabili, mentre l'aggiornamento prevede, a politiche vigenti, «un valore del 27%», la riduzione delle emissioni nel settore non industriale (nonETS) «a politiche vigenti assume un valore di 28,6%, contro un obiettivo del PNIEC 2019 del 33%». Tali scostamenti





secondo il ministero «possono essere imputati principalmente all'eccessivo ottimismo del Piano 2019 circa la possibilità di raggiungere gli obiettivi, all'incompleta attuazione delle misure previste e al mutato contesto (pandemia, ripresa economica, guerra)».

Per quanto riguarda la mobilità elettrica, «ci si aspetta una diffusione complessiva di quasi 6,6 milioni di veicoli ad alimentazione elettrica al 2030 di cui circa 4,3 milioni di veicoli elettrici puri (BEV); si intende introdurre quote obbligatorie di veicoli elettrici specificatamente per il trasporto pubblico; nel complesso ci si attende un contributo della mobilità elettrica su strada pari a 0,95 Mtep (3,8 Mtep considerando il coefficiente premiante di 4)».

I Mtep (megatep) equivalgono a un milione di tep: un tep rappresenta la quantità di energia rilasciata dalla combustione di una tonnellata di petrolio grezzo. La Direttiva RED III ([Renewable Energy Directive III](#)) dell'Unione Europea stabilisce il contributo delle fonti energetiche rinnovabili nel settore trasporti per centrare gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> al 2030, e indica che «la quota di energia elettrica da fonti rinnovabili è calcolata come pari a quattro volte il suo contenuto energetico se fornita a veicoli stradali». Ecco spiegato il «coefficiente premiante» citato nel PNIEC.

Nella bozza di piano, i veicoli elettrici puri e ibridi plug-in sono definiti «una soluzione per la mobilità urbana privata in grado di contribuire alla diminuzione dei consumi finali nei trasporti privati a parità di percorrenza e di favorire l'integrazione della produzione da rinnovabili elettriche». L'obiettivo di 4,3 milioni di BEV sulle strade italiane è tutt'altro che banale da raggiungere: stante il dato attuale di 220.188 (a dicembre 2023), si tratta di moltiplicare per 20 volte il numero di immatricolazioni nell'arco di 6 anni.

Le associazioni ambientaliste Transport & environment, WWF, Friends of Earth, Legambiente,

Kyoto Club hanno criticato il testo, puntando il dito ad esempio sugli obiettivi per la quota di energie rinnovabili per i consumi elettrici, che nella bozza del PNIEC si fermano al 65% al 2030, e «un ruolo troppo rilevante al gas naturale (che è un combustibile fossile costituito prevalentemente da metano, un gas con potere climalterante fino a 83 volte superiore a quello della CO<sub>2</sub>) e alle infrastrutture connesse». Sul tema trasporti, «mancando di compiere scelte chiare si manca anche di orientare in maniera utile le risorse energetiche per i differenti comparti del settore, quindi di dare un indirizzo chiaro al processo di decarbonizzazione», anche se «appaiono positivi gli impegni (ancorché non supportati da target numerici) per la mobilità dolce, lo spostamento modale verso forme di trasporto più sostenibili, lo sharing e il potenziamento del trasporto pubblico locale». Il 18 dicembre la Commissione europea ha pubblicato le sue [osservazioni](#) ai Piani nazionali, con alcune raccomandazioni specifiche per l'Italia, tra cui un impegno maggiore per individuare «ulteriori politiche e misure economicamente efficienti» per raggiungere gli obiettivi climatici nazionali.



 **SCARICA**

PNIEC – Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima

**FONTI DELL'ARTICOLO**

Ministero dell'Ambiente, Ecco Climate, Greenreport

Fonte:  
Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC)