

Nuova legge UE sul Clima: quale ruolo per i trasporti?

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">29</div><div id = "month">Dicembre</div></div>

Lo scorso 8 ottobre, con il voto sulla prima **legge europea sul clima**, il Parlamento europeo ha lanciato un chiaro segnale: bisogna fare di più per

ridurre le emissioni

di gas serra in Europa.



Approvando questo testo legislativo in prima lettura, il Parlamento ha infatti richiesto una **diminuzione del 60% delle emissioni entro il 2030**

, anziché del 55% come proposto dalla Commissione europea. Si tratta di un passo fondamentale per tener fede all'impegno, preso a fine 2019 dalla presidente Von der Leyen, a raggiungere legalmente la

neutralità climatica

(ovvero emissioni nette pari a zero) entro il 2050.

Anche se sarebbe stato preferibile un target di riduzione maggiore, come sollecitato da molti scienziati per **contenere il riscaldamento globale** sotto la soglia critica di 1,5°C rispetto ai

livelli pre-industriali, è incoraggiante che i rappresentanti eletti dei cittadini europei abbiano dimostrato coraggio e messo all'angolo i negazionisti dell'emergenza climatica. Porsi un target 2030 sufficientemente ambizioso è poi fondamentale perché l'Unione europea mantenga una leadership credibile a livello internazionale, avendo già saputo ispirare Giappone e Cina a promettere di azzerare le proprie emissioni nette di CO₂, rispettivamente entro il 2050 e il 2060.

A prescindere da quale finisca per essere il target 2030, l'effettivo raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050 non passa solo dalla definizione di un numero. Servono **strategie chiare e serie**

, con cui coordinare gli sforzi dei governi, delle imprese e dei cittadini europei per un modello di sviluppo più rispettoso del pianeta in cui viviamo. Più aspettiamo e più dilunghiamo la transizione, più ci costerà in

termini economici e ambientali

. La terribile pandemia che stiamo attraversando non è che l'ennesimo monito di un modello di sviluppo fallato e non sostenibile, e dobbiamo fare tutto il possibile perché la ripresa post-COVID19 sia genuinamente verde.

Una strategia cruciale riguarderà il settore dei trasporti, le cui **emissioni di gas serra** sono tra le poche a essere aumentate negli ultimi 10 anni, arrivando a rappresentare un quarto di quelle totali UE. La Commissione europea pianifica una riduzione del 90% delle emissioni di settore entro il 2050 grazie alla transizione a una

mobilità sostenibile e smart

. Ruolo centrale avrà l'elettrificazione, soprattutto per trasporto su gomma e su rotaia, mentre per trasporto marittimo e aviazione si incentiveranno i combustibili alternativi. Per accelerare la transizione l'Europa vuole innanzitutto colmare il

divario infrastrutturale

, con l'obiettivo di avere almeno un milione di punti di ricarica e rifornimento dei veicoli elettrici disponibili al pubblico entro il 2025, e adottare politiche energetiche per una crescita continua e stabile di elettricità da fonti rinnovabili.

Nel complesso, è apprezzabile questo **approccio integrato al sistema dei trasporti**, per una transizione che rispetti i limiti tecnologici e le tempistiche di adeguamento del comparto industriale, ma al tempo stesso risponda alle necessità dei cittadini europei, specialmente i più vulnerabili, e ne supporti stili di vita più sostenibili. Il primo passo dovrebbe essere quello di **abbandonare tutte le fonti fossili**

, incluso il gas, e i relativi sussidi. Occorre poi ridurre il fabbisogno energetico puntando

sull'efficienza in tutti i settori, dal residenziale (dove il Superbonus 110% rende l'Italia un esempio in Europa) ai trasporti all'industria.

Bisogna però eliminare le forti incoerenze che tuttora sussistono. Nonostante gli **obiettivi ambientali e climatici**

, la stessa Unione europea continua a finanziare opere come il TAV che - dietro la falsa promessa di risolvere il problema climatico - lo peggiorano. Basti considerare la stima che solo i lavori di cantiere per la costruzione del tunnel riverserebbero in atmosfera circa 10 milioni di tonnellate di CO2 aggiuntive, facendo cioè risparmiare il primo kg di CO2 solo nel 2040. Decisamente tardi, e la crisi climatica non aspetta.

Articolo dell'On. Eleonora Evi tratto dal TN 6/2020 anno XXII

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata

