Diventare entro il 2050 il primo **continente neutrale dal punto di vista climatico** è al contempo una grande sfida e una grande opportunità per l'Europa.

È proprio in quest'ottica che, con il "Green New Deal", il piano verde per l'Europa, le istituzioni europee lavorano per mettere in atto **una serie di misure ambiziose**, in grado di permettere ai cittadini e alle imprese europee di cogliere i vantaggi dello sviluppo sostenibile e della transizione ecologica.

I trasporti occupano un posto centrale in questa strategia. Essi infatti rappresentano una quota importante delle **emissioni di gas serra** che peraltro non fa che aumentare. Per questo, il Green Deal ha l'ambizione di ridurre queste emissioni del 90 per cento entro il 2050.

In occasione dell'ultima sessione plenaria del Parlamento europeo, abbiamo approvato una risoluzione che indica la strada da prendere nell'**elaborare il piano verde di riforme**.

Innanzitutto, abbiamo messo in chiaro che l'applicazione del **principio "chi inquina paga"** (che prevede che i costi dei danni causati all'ambiente dovrebbero tendenzialmente essere sostenuti dai soggetti responsabili) deve essere ponderata tenendo conto: del contributo del settore dei trasporti all'economia europea, della necessità di garantire un elevato livello di connettività di trasporti accessibili e dell'importanza degli aspetti sociali e della protezione dei diritti dei lavoratori.

Per aumentare l'efficienza del settore e ridurre quindi le emissioni, in Parlamento abbiamo poi sottolineato l'importanza del trasporto multimodale: negli anni precedenti molto è stato fatto in questa direzione, con **il progetto delle reti di trasporto transeuropee**; ora servono nuove misure per aumentare l'interconnettività tra il trasporto stradale, ferroviario e per via navigabile.

In questo senso, nella prossima programmazione finanziaria, l'Unione dovrà innanzitutto rafforzare e sostenere gli investimenti a favore della connettività delle reti ferroviarie dell'Ue, al fine di consentire pari accesso in tutta l'Ue al **trasporto ferroviario pubblico** e rendere più attraente il trasporto passeggeri mediante ferrovia.

Lo sviluppo di spazio ferroviario europeo unico è in tal senso un presupposto inderogabile per il trasferimento modale e, attualmente, purtroppo constatiamo che **il mercato interno è ancora troppo frammentato** : per questo nella nostra risoluzione di gennaio abbiamo invitato la Commissione a presentare entro fine 2020 una strategia per andare oltre l'attuale stato delle cose.

Ma non solo: **una mobilità a zero emissioni** richiede infrastrutture adeguate, e quest'ultime necessitano investimenti corrispondenti, in tutti i settori della mobilità. Tutti i pertinenti fondi europei (meccanismo per collegare l'Europa, InvestEU ecc.) nonché i prestiti per i trasporti della Banca europea per gli investimenti devono perciò essere adeguarsi a tale obiettivo.

Non solo le istituzioni europee, ma anche gli stati membri, devono impegnarsi a **garantire finanziamenti idonei**
e accelerare l'introduzione di strategie innovative, delle infrastrutture di ricarica e di combustibili alternativi.

Per quanto riguarda in particolare il trasporto su gomma, è di vitale importanza che l'Ue e i vari governi nazionali si adoperino per realizzare le infrastrutture, ancora mancanti, per rifornire i **vei coli pesanti con carburanti o fonti di energia alternative**
(come apposite stazioni per i veicoli elettrici o per il gas naturale).

Sarà una trasformazione di dimensioni imponenti: da oggi al 2025, ad esempio, si stima che serviranno più di un milione di stazioni di ricarica e di rifornimento per i tredici milioni di veicoli a emissioni basse o nulle che circoleranno sulle strade europee.

Questo sforzo dovrà avvenire in maniera omogenea in tutto il continente: i **camion a emissioni zero** saranno infatti "interessanti" solo se potranno viaggiare senza problemi sulle strade di tutta Europa.

Infine, serve un intervento dal lato della domanda, con **incentivi commerciali** che invoglino gli autotrasportatori ad acquistare i nuovi modelli meno inquinanti.

Il lavoro da fare è tanto e, credo che, in questo, la chiave di volta consista nella capacità dell'Unione europea di **promuovere lo sviluppo tecnologico**.

L'Unione deve accompagnare i suoi settori economici in questa transizione, investendo nell'innovazione, perché il modello europeo sarà d'esempio per il resto del mondo solo se riuscirà a fare della sua transizione ecologica un successo, anche e soprattutto in termini economici.

Articolo dell'Eurodeputato Herbert Dorfmann tratto dal TN 1/2020 anno XXII

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata