

## Commenti

# STRATEGIE PER DECARBONIZZARE LA MOBILITÀ

di **Simone Tagliapietra**

**N**egli ultimi dieci anni, le emissioni di gas a effetto serra in Europa sono diminuite significativamente in tutti i settori dell'economia, con l'unica eccezione dei trasporti - settore nel quale sono aumentate del 20%. Sulla base di questi trend, quello dei trasporti è divenuto il primo settore per emissioni di gas a effetto serra in Europa, superando persino il settore elettrico.

Nell'ambito dell'Accordo di Parigi, l'Europa si è impegnata a ridurre drasticamente le proprie emissioni, in linea con l'obiettivo di raggiungere la totale decarbonizzazione del sistema entro il 2050. Per tener fede a questi impegni, l'Europa dovrà trovare il modo di ripulire il settore dei trasporti con nuove e più incisive politiche energetiche ed ambientali. Tale azione dovrà concentrarsi sul segmento del trasporto su strada - essendo questo responsabile del 70% delle emissioni complessive dei trasporti.

Decarbonizzare il trasporto su strada - ovvero la mobilità - non rappresenta una priorità solo per combattere il cambiamento climatico, ma anche per risolvere un nodo più tangibile: quello dell'inquinamento dell'aria nelle nostre città. Una sfida, questa, fondamentale per la salute dei cittadini europei, considerando che questa forma di inquinamento continua a causare oltre 400mila morti premature all'anno nel continente.

Sino ad ora, sia le politiche nazionali che quelle europee non sono riuscite a dare risposte concrete alla sfida della decarbonizzazione del trasporto su strada. Decarbonizzare il settore è molto complesso - sia a livello tecnologico che a livello sociale. Sotto il profilo tecnologico basti pen-

sare che, nonostante i progressi compiuti nel campo, le auto elettriche rappresentano oggi solamente lo 0,2% della flotta totale di veicoli in Europa. Sotto il profilo sociale, vanno considerate le difficoltà nella promozione di politiche volte a ridurre la domanda di trasporti, le quali devono inevitabilmente far fronte alle abitudini quotidiane delle persone.

Nonostante queste difficoltà, l'Europa ha il potenziale per incoraggiare sia l'innovazione tecnologica nel settore, sia la riduzione della domanda di trasporto. Tuttavia, per fare ciò l'Europa deve dotarsi di nuove politiche, inquadrabili in una nuova strategia post-2020 per la decarbonizzazione della mobilità. Tale strategia può essere fondata su quattro pilastri fondamentali.

In primo luogo, l'Unione europea potrebbe incoraggiare Paesi membri e città europee ad adottare piani per vietare la vendita e/o la circolazione di auto diesel o a benzina entro il 2030 o il 2040.

Nel 2017, Francia e Regno Unito hanno adottato piani per vietare la vendita di auto diesel e benzina a partire dal 2040, e non vi è alcun motivo per cui anche gli altri Paesi europei non possano impegnarsi ad adottare provvedimenti simili. Questi piani possono rappresentare un formidabile segnale di cambiamento verso l'industria automobilistica europea, incoraggiandola a innovare e a diventare leader nel settore della mobilità pulita a livello globale. Da parte loro, anche le città possono giocare un ruolo importante. Parigi, Copenhagen, Madrid e Atene hanno, ad esempio, già adottato piani per vietare la circolazione di auto diesel e a benzina dal 2030 o 2040.

In secondo luogo, l'Unione europea potrebbe incentivare l'adozione di tali piani creando un Fondo europeo per la mobilità pulita, disegnato per fornire sostegno finanziario a Paesi e città impegnati a eliminare gradualmente i veicoli diesel e a benzina. Questo fondo dovrebbe, ad esempio,

consentire alle città di ottenere in via prioritaria finanziamenti europei per la realizzazione di misure quali lo sviluppo di reti di ricarica per veicoli elettrici, l'acquisto di autobus elettrici, o lo sviluppo di soluzioni di *car-sharing* e *car-pooling* per consentire una riduzione del numero di auto in circolazione.

In terzo luogo, l'Unione europea dovrebbe fare una riflessione a livello continentale sul futuro della tassazione dei trasporti. Per promuovere la diffusione di veicoli puliti la tassazione potrebbe, ad esempio, come già avviene in alcuni Paesi, essere differenziata sulla base delle diverse emissioni inquinanti dei veicoli stessi.

Da ultimo, la Ue potrebbe migliorare i propri fondi destinati a ricerca e sviluppo, cercando di utilizzarli in modo più mirato e significativo. In concreto, la Ue potrebbe focalizzare le risorse destinate all'innovazione dei trasporti su alcune particolari soluzioni, come le batterie allo stato solido, non ancora tecnologicamente mature.

Adottando una strategia di questo tipo, la Ue potrebbe non solo raggiungere i propri obiettivi di decarbonizzazione, ma anche migliorare la vita dei propri cittadini ripulendo l'aria da essi respirata ogni giorno e stimolare il cambiamento necessario per garantire la competitività futura di un settore chiave per l'economia europea come quello dell'auto.

*Research Fellow presso il Bruegel, Università Cattolica*

RIPRODUZIONE RISERVATA

DALL'UNIONE  
FONDI DESTINATI  
A SOLUZIONI  
INNOVATIVE  
CHE MIGLIORINO  
I TRASPORTI



Peso: 16%