

4 Elezioni europee



CLIMA

Su caldo e gas serra il Continente migliora: ma deve fare di più

Nell'ultimo rapporto dell'*Intergovernmental Panel on Climate Change* l'Onu ha evidenziato la necessità di azzerare le emissioni globali nette entro il 2050, per contenere il surriscaldamento del pianeta entro la soglia critica di 1,5°C e ridurre i danni climatici non solo nei Paesi più poveri, ma anche in Europa. Già nel 2015, secondo Eurostat, le perdite economiche dovute ai cambiamenti climatici sono state di 11,6 miliardi di euro nell'Ue, mentre uno studio dell'Agenzia europea dell'ambiente stima costi fino a 120 miliardi l'anno nel caso di un aumento della temperatura globale di 2°C e addirittura di 200 miliardi se si arrivasse fino a +3°C. Senza contare i devastanti impatti ambientali e sociali.

L'Unione europea ha ratificato il 5 ottobre 2016 l'Accordo di Parigi sul clima, che punta a contenere il surriscaldamento a 1,5°C o al massimo 2, e ha già da anni come obiettivo la riduzione delle emissioni di gas serra almeno del 20 per cento al 2020 e del 40 al 2030, rispetto ai livelli del 1990. L'obiettivo di zero emissioni nette al 2050 è stato bloccato dal Consiglio Ue, ma otto Paesi - Belgio, Danimarca, Francia, Lussemburgo, Olanda, Portogallo, Spagna e Svezia - hanno chiesto al recente vertice di Sibiu di fissare obiettivi più ambiziosi per il 2030 e di puntare all'azzeramento delle emissioni nette dell'Ue entro il 2050, per dimostrare la leadership europea nella lotta contro l'emergenza climatica. L'unico modo per raggiungere questo obiettivo è promuovere una profonda trasformazione del sistema energetico europeo. Per fare questo la politica europea di riduzione delle emissioni si



divide in due ambiti: da un lato ci sono le grandi industrie energivore e la produzione di energia elettrica, che rientrano in un sistema di scambio dei diritti di emissione unico nel suo genere, noto come *Emissions Trading System*. L'Ets copre circa il 45 per cento delle emissioni europee e grazie al tetto dei permessi in circolazione, che diminuisce gradualmente, ne garantisce un calo nel medio-lungo periodo. Dall'altro lato c'è tutto il resto: trasporti, edifici e agricoltura, che sono invece sottoposti a obiettivi di riduzione diretti, stabiliti per ogni nazione.

Questa politica si è dimostrata efficace. Secondo i dati della Commissione nel periodo 1990-2015 a fronte di un aumento cumulativo del 53 per cento del Pil le emissioni totali nell'Unione sono diminuite del 23 per cento, quindi l'obiettivo del taglio del 20 per cento al 2020 è stato già centrato, anche se nel 2017 e 2018 le emissioni sono tornate a crescere. Le proiezioni dell'*European Environment Agency* prevedono che il target al 2020 sarà rispettato. Ma non è chiaro se riusciremo a centrare il target al 2030. La quota dell'Ue è passata dal 19,7 per cento delle emissioni globali nel 1990 al 9,6 per cento nel 2015.

Questa riduzione deriva anche dal fatto che l'Europa è ormai in una fase di decrescita rispetto al resto del mondo. Nel 1950 in Europa viveva un quinto della popolazione mondiale e il doppio della popolazione africana, mentre oggi noi europei siamo meno del 10 per cento della popolazione mondiale e meno della metà degli africani. Alla fine del secolo saremo circa il 5 per cento dell'umanità.

Quanto all'economia, il Pil europeo nel 1980 era un terzo di quello mondiale mentre oggi è un quinto e in futuro la cura dimagrante dell'Europa, economica e demografica, non potrà che accentuarsi. La strategia green, quindi, non è solo una necessità ma anche un'opportunità straordinaria per ridiventare protagonisti sulla scena globale, trainando il resto del mondo in questa transizione energetica epocale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA CIRCOLARE

Il target da inseguire: solo materie riciclate e discariche azzerate

In Europa siamo ancora lontani da un'economia circolare. Il tasso di circolarità dell'economia europea - inteso come il tasso di utilizzo di materie seconde sul totale dei consumi - è oggi pari all'11,7 per cento (contro il 9 per cento globale), in lenta ma costante crescita dall'8,3 per cento del 2004.

Nel 2017 l'Unione europea aveva ridotto il suo consumo assoluto di materie prime del 9 per cento rispetto al 2000, ma solo del 2 per cento rispetto al 2010. In termini di produttività delle risorse consumate (cioè in termini di quantità consumate per unità di Pil) il miglioramento è invece netto e sostanzialmente generalizzato, sia pure a intensità diverse, tra tutti i Paesi membri: l'Unione europea è migliorata del 39 per cento rispetto al 2000 e del 13 per cento rispetto al 2010, con una tendenza costante anche negli ultimi anni.

Per l'Europa l'economia circolare costituisce un'enorme opportunità, da un lato perché permette di ridurre l'importazione di materie prime, dall'altro perché in base alle analisi della Commissione può creare oltre 700mila nuovi posti di lavoro. Oggi l'Ue importa più di due terzi dei metalli, il 90 per cento del petrolio e il 70



Un voto, sei sfide

pagine a cura di ELENA COMELLI

TRASPORTI

Autostrade e polmoni soffocati dal traffico e da 7 milioni di camion

Ad oggi l'Europa ha fallito nel suo impegno di decarbonizzare i trasporti, con effetti disastrosi sia sul livello di emissioni di gas serra del settore che sulla qualità dell'aria nelle nostre città. Il settore è responsabile del 30 per cento delle emissioni totali di CO₂ in Europa ed è l'unico che non ha registrato un calo dal 1990. I dati dell'Agenzia europea dell'ambiente mostrano che i mezzi di trasporto su strada generano la quota maggiore di emissioni (72,9 per cento nel 2016) e sono responsabili di circa il 20 per cento delle emissioni di gas serra dell'Unione europea. Occorre limitarle drasticamente e proprio in questo senso va il pacchetto di misure approvato in via definitiva dal Consiglio Ue lo scorso 15 aprile.

L'intento delle norme è fare in modo che al 2030 le auto e i furgoni nuovi generino, in media, emissioni di CO₂ inferiori del 37,5 per cento e del 31 per cento rispetto ai livelli del 2021. Tra il 2025 e il 2029 le autovetture e i furgoni dovranno generare emissioni di CO₂ inferiori del 15 per cento. Si tratta di obiettivi per l'intero parco veicoli dell'Ue e l'impegno di riduzione delle emissioni sarà distribuito tra i costruttori sulla base della massa media del loro parco automobilistico. I produttori le cui emissioni medie superano i limiti dovranno pagare un'indennità. Entro il 2023 la Commissione europea dovrà valutare se destinare o meno tali importi a un fondo specifico per la transizione verso una mobilità a emissioni zero e per sostenere la for-



mazione dei lavoratori del settore automobilistico. Si va anche verso una riduzione forte delle emissioni prodotte dai camion, che finora non erano limitate.

Il 18 aprile scorso il Parlamento Europeo ha approvato in via definitiva il primo regolamento europeo in materia, in base al quale le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti dovranno essere ridotte del 30 per cento entro il 2030 rispetto ai valori emessi nel 2019 (-25 per cento rispetto ai valori del 2005), con un obiettivo intermedio di riduzione del 15 per cento entro il 2025. Fino a oggi le emissioni di CO₂ e i livelli di efficienza dei carburanti dei veicoli pesanti non erano regolati a livello europeo, come invece da tempo accade negli Stati Uniti, in Canada, in Giappone, in India e in Cina. Oggi camion e autocarri, anche se rappresentano solo il 4 per cento del traffico circolante, sono responsabili di un terzo delle emissioni di CO₂ dei trasporti e del 5 per cento circa delle emissioni di gas serra dell'Ue (dati 2016). Dal 1990 il loro contributo è diventato sempre più massiccio: le emissioni di questi veicoli pesanti sono aumentate del 25 per cento, principalmente a causa di un aumento del traffico merci su strada.

Il mercato è enorme, in forte crescita e dominato da pochi grandi colossi. Il 70 per cento delle merci dell'Ue è trasportato su strada, per un totale di 7 milioni di camion che circolano in 28 Paesi. Le registrazioni annuali di nuovi camion sono aumentate del 45 per cento dal 2010 al 2016. Il Libro Bianco dei Trasporti dell'Ue definisce come obiettivi per il 2050 l'esclusione delle auto ad alimentazione tradizionale dalle città e il trasferimento del 50 per cento dei viaggi di medio raggio di passeggeri e merci dal trasporto su gomma a quello su rotaia o fluviale. Ma per ora è rimasto sostanzialmente lettera morta.

@elencomelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

INQUINAMENTO

Ossido d'azoto e Pm10 Quasi tutti fuorilegge e l'Italia è maglia nera

Fra i punti più dolenti dell'agenda ambientale europea va annoverato l'inquinamento atmosferico. Respirare aria pulita dovrebbe essere un diritto di base per tutti i cittadini e invece ogni anno l'inquinamento causa 400mila morti premature nell'Unione e comporta centinaia di miliardi di euro di diseconomie legate alle ricadute della cattiva qualità dell'aria sulla salute dei cittadini.

Questi considerevoli costi economici e umani non si sono ancora tradotti in un intervento adeguato dei Paesi membri, spiega la Commissione nell'ultimo rapporto sull'implementazione della strategia ambientale, uscito il mese scorso. La direttiva del 2008 sulla qualità dell'aria, che costituisce il fulcro della politica dell'Unione europea in materia e definisce le concentrazioni limite degli inquinanti, non è ancora rispettata. Ben diciotto Paesi continuano a lottare contro i livelli troppo alti di ossidi di azoto e quindici devono ridurre il particolato. L'Italia è fra quelli che collezionano più sforamenti.

Dentro il nuovo pacchetto di procedure d'infrazione, infatti, ce n'è anche una che deferisce l'Italia alla Corte di giustizia Ue per l'inquinamento atmosferico, oltre a quella per l'eterna questione del mancato trattamento

