

## I rischi, le scelte

LA VISIONE  
SU EUROPA  
E AMBIENTE

di Francesco Giavazzi

**L'**ambiente, e in particolare le politiche per rallentare il riscaldamento della terra, saranno il tema centrale della campagna elettorale per il voto del Parlamento europeo che si terrà dal 6 al 9 giugno del prossimo anno. Vediamo perché. Per fermare il riscaldamento della terra a non più di un grado e mezzo sopra la temperatura precedente la rivoluzione industriale — il limite oltre il quale la calotta artica comincerebbe a sciogliersi alzando il livello dei mari e innescando processi che potrebbero a un certo punto rendere impossibile la vita sul nostro pianeta — l'Europa si è posta l'obiettivo di raggiungere nel 2050 la neutralità carbonica. Cioè fermare

dell'anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) diffusa nell'atmosfera. Questo perché più CO<sub>2</sub> si accumula nell'atmosfera, meno il calore del sole si disperde e quindi più si alza la temperatura della terra. Per raggiungere questo obiettivo la decarbonizzazione deve accelerare. Fra il 1990 e il 2017 le emissioni di CO<sub>2</sub> sono diminuite di 35 megatons; per non mancare questo obiettivo, fra oggi e il 2030, dovrebbero ridursi di 130.

Per raggiungere la neutralità carbonica, uno dei provvedimenti più importanti votati dal Parlamento europeo lo scorso aprile è quello relativo alle auto. Dal 2035 vetture e mezzi di trasporto leggeri non dovranno più emettere CO<sub>2</sub>. Una proibizione di fatto dei motori a combustione.

**I rischi, le scelte** Sarà la capacità dei Paesi di comprendere e sostenere la transizione che li renderà più o meno competitivi

LA (GIUSTA) VISIONE  
SU EUROPA E AMBIENTE

**L'**Italia su questo voto si è astenuta chiedendo (ma per ora non ottenendo) che dal divieto siano esclusi i biocarburanti mentre la Germania ha ottenuto l'esclusione dei carburanti sintetici. Abbiamo invece ottenuto che le nuove regole non si applichino ad aziende di nicchia, come Ferrari, Maserati e Lamborghini e nemmeno a case motociclistiche tra cui Piaggio e Ducati. Per capire che cosa significhi questo voto basta pensare che la «motor valley» emiliano-romagnola (e una parte importante delle aziende situate nel triangolo

Bologna-Piacenza-Padova) producono, direttamente o indirettamente, beni destinati all'industria automobilistica, per lo più tedesca, che per ora continua a produrre veicoli che emettono CO<sub>2</sub>.

Quanto costerà adeguarsi alle nuove norme? In questo campo le stime dei costi dipendono dalle ipotesi fatte e quindi vanno prese con grande cautela. Uno studio di McKinsey, una società di consulenza, stima che nei prossimi 30 anni il costo della decarbonizzazione in Europa — creare nuove imprese «verdi» e riconvertire quelle vecchie, e i loro lavoratori — potrebbe costare, oltre ai sussidi per i lavoratori temporaneamente disoccupati, mezzo punto di Pil al-

l'anno, risorse che verrebbero destinate a investimenti e quindi potrebbero sostenere la crescita, ma che comunque vanno finanziate.

Non è un problema solo europeo. Negli Stati Uniti il presidente Biden ha varato una legge, l'*Inflation Reduction Act*, che distribuirà alle imprese sussidi per circa 1.200



miliardi di dollari per aiutarle nella transizione verso tecnologie verdi. Una cifra che obbligherà l'Europa a rispondere con un simile programma.

Sarà la capacità dei Paesi di comprendere, sostenere e agevolare queste transizioni che li renderà più o meno competitivi. Già oggi molte aziende europee, e alcune lo hanno annunciato, stanno esaminando la possibilità di spostare produzioni e impianti negli Stati Uniti per poter accedere ai sussidi di Biden.

In Europa un simile programma si scontrerebbe contro due ostacoli. Innanzitutto le regole comunitarie, che dovrebbero essere modificate per consentire agli Stati di sussidiare imprese private: oggi gli «aiuti di Stato» in Europa sono proibiti, anche se le eccezioni sono sempre più frequenti. In secondo luogo, molti Paesi, l'Italia in primis, non hanno la possibilità di aumentare di altrettanto la spesa pubblica.

Diversamente dal problema dei migranti, che è certamente divisivo, ma con cui conviviamo da almeno due decenni, i temi della transizione verde sono da poco entrati nel dibattito politico. E sono subito diventati controversi: da un lato chi, di malavoglia, accetta i vincoli alle emissioni e chi, come il ministro Salvini, li ritiene «pura follia».

C'è un problema di risorse come abbiamo visto. Ma anche e soprattutto un tema di consenso politico. Ad esempio potrebbe essere utile, nel tentativo di mantenere o aumentare il consenso, ritardare di un anno processi che evolvono nell'arco di decenni. Questa è la strategia intrapresa da molti governi europei fra cui l'Italia. Ma bisogna avere il coraggio di spiegare agli elettori, e questi devono esigere che glielo si spieghi, che un anno di ritardo vuol dire ritrovarsi, l'anno successivo, con più CO<sub>2</sub> accumulata nell'atmosfera e quindi con un problema che è diventato solo più difficile. Le imprese lo fanno bene. Quelle più accorte stanno anticipando, non allontanando, il processo di transizione.

E poi c'è un problema di risorse. Qui però l'esperienza del Pnrr e del debito europeo comune, che in parte lo sta finanziando, può aiutare. Le vicende del Pnrr ci stanno dimostrando quanto molto dipenda da noi e non da presunte burocrazie europee. L'attuazione del piano, di cui la transizione verde è il capitolo più importante, è utile tanto all'Italia quanto all'Europa. Ed essendo noi il Paese che riceve più risorse, la nostra voce deve farsi sentire sui tavoli europei, non solo quando si chiede di rivedere il piano o di ritardarne l'attuazione perché non siamo stati capaci di rispettarne le scadenze. La nostra efficacia a quei tavoli dipende da quanto siamo percepiti come partner affidabili e leali.

E allora occorre chiedersi se sia leale nei confronti dei membri dell'eurozona ritardare l'approvazione del Mes perché si vogliono raggiungere risultati su altri tavoli.

È solo un esempio. Ma che dimostra quanto ancora si debba comprendere l'importanza dell'essere membri fondatori dell'Europa. Il programma Next Generation Eu non è una questione contabile, che si limita a dare accesso a maggiori risorse. Il ricorso a debito comune per poter varare programmi come il Sure (sostegno ai lavoratori che la transizione verde obbliga a riconvertirsi) è la strada per rendere possibili obiettivi, come appunto la de-carbonizzazione, che i singoli Paesi da soli non riescono a raggiungere. Non è un caso che il Pnrr sia visto con grande scetticismo, in Italia e in giro per l'Europa, da chi teme passi avanti nel processo di integrazione. Senza capire che prima ancora che l'integrazione, e cioè la sopravvivenza stessa dell'Ue — che qualcuno potrebbe anche non auspicare — si mette a rischio la de-carbonizzazione e cioè la sopravvivenza del nostro pianeta.

Sarà questa la domanda alla quale il governo e la politica tutta dovranno rispondere per garantire alla nostra comunità e a quella più estesa delle democrazie europee un futuro oggi mai come prima reso più incerto da instabilità economiche, ambientali e politiche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA