

La presidente von der Leyen aveva già parlato di una nuova fase della riforma verde (nata nel 2019) e della necessità di dialogare di più con aziende e filiere. Tanti i nodi da sciogliere. La protesta dei forconi è solo l'ultimo emerso. Sul tavolo i temi del packaging, il trattamento delle acque, la qualità dell'aria. E per i settori economici toccati dal piano....

GREEN DEAL

NON SOLO I TRATTORI QUANTE SPINE NEL PIANO DI URSULA

di **ANTONELLA BACCARO**

Se qualcuno pensava che gli obiettivi sfidanti del Green Deal avrebbero avuto filo da torcere soprattutto nel settore industriale, dove le resistenze alla transizione ecologica si sono fatte sentire subito, si è dovuto ricredere. La protesta dei trattori, che dilaga ormai in tutta Europa, rivela un altro fronte di attacco che sembra dotato di strumenti di pressione ben più efficaci. Ma cos'è diventato oggi il Green deal a cinque anni dal lancio che incrociò molto presto la drammatica traiettoria della pandemia, il primo tra gli eventi, seguito poi dalle guerre, che ne ha messo in discussione gli obiettivi?

Il Patto Verde nasce come progetto alla fine del 2019 e negli anni successivi viene strutturato in un vero e proprio piano di politica industriale, finanziato con un terzo degli 800 miliardi di euro del piano di ripresa NextGenerationEU.

Con il Green Deal, l'obiettivo da raggiungere entro il 2050 non è stata più la riduzione delle emissioni del 60% dei livelli del 1990, ma il Net Zero: ogni singola tonnellata di gas serra emessa va compensata con un'analoga quantità assorbita da biomasse o altri sistemi. Nel 2021 poi, con la Legge europea sul clima, il Parlamento Europeo ha fissato un obiettivo intermedio: la riduzione delle emissioni del 55% entro il 2030. Ne è derivato il pacchetto di interventi "Fit for 55" che comprende otto riforme di leggi esistenti e cinque nuove proposte di legge sul clima e sull'energia.

A che punto siamo

Buona parte del pacchetto legislativo sull'energia è completo: dallo stop alle nuove auto benzina e diesel dal 2035, alla revisione delle direttive energie rinnovabili ed ef-

ficienza energetica fino alla revisione del mercato del carbonio interno all'Ue. Bisognerà ancora trovare un'intesa politica tra Parlamento e Consiglio sui nuovi standard di emissione per i veicoli pesanti. Mentre sembra invece impraticabile che si realizzi un accordo sulla revisione della direttiva sulla tassazione "minima" dei prodotti energetici e dell'elettricità, che attualmente è ancora ferma in discussione al Consiglio Ecofin.

La rivolta dei campi

A dare maggiori problemi però è il pacchetto-clima che vede ancora molti capitoli non conclusi che l'attuale presidenza belga dovrà cercare di chiudere, cercando accordi politici: è il caso del nuovo regolamento sugli imballaggi e sui rifiuti da imballaggi ma anche della nuova direttiva sulla qualità dell'aria e di quella sul trattamento delle acque reflue urbane. Difficile che si riesca a chiudere sui capitoli relativi all'agricoltura, su cui si stanno registrando proteste in questi giorni.

È a un punto critico la discussione sulla riduzione dei pesticidi che fa parte della "From farm to fork", la Strategia europea per l'agroalimentare. La proposta della Commissione ipotizzava che entro il 2030 si potessero ridurre del 50% l'uso e i rischi dei pesticidi chimici. Ma il testo, cassato in prima lettura dal Parlamento a novembre, è finito nelle spire del Consiglio Ue, dove sembra definitivamente impantanato. Intanto però a novembre scorso la Commissione ha deciso di prolungare di ben dieci anni l'autorizzazione al commercio di prodotti a base di glifosato, tra i più potenti pesticidi, nonostante non ci fosse accordo sul tema tra gli stati membri.

È riuscito solo in parte l'aggiornamento della direttiva sulle emissioni industriali da cui Parlamento, Commissione e Consiglio hanno preferito, a causa delle forti pressioni, continuare a escludere gli allevamenti bovini.

Un patto con l'industria

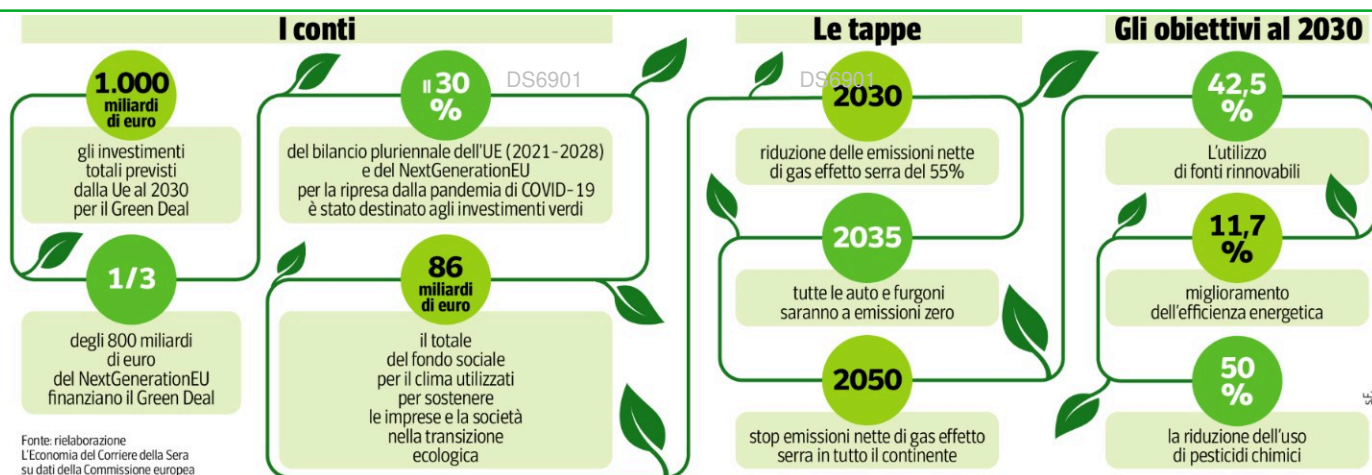
Intanto la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, il 13 settembre scorso, nel discorso dell'Unione ha parlato di una nuova fase del Green Deal più dialogante col mondo dell'industria, annunciando che la Commissione europea avrebbe lanciato una serie di dialoghi sulla transizione pulita per mettere a punto strategie ad hoc a seconda delle esigenze specifiche. Tra le novità, "un pacchetto europeo" di misure sull'energia eolica, da redigere in stretto contatto con l'industria e gli Stati membri.

L'Italia del no

L'Italia finora si è distinta per aver assestato alcuni "no" secchi a novità introdotte dal Green Deal: da quello al regolamento sugli imballaggi alla legge sul ripristino della natura, ma si ricordano anche l'astensione sullo stop ai motori termici dal 2035 e l'astensione sulla proroga di un anno del taglio alla domanda di gas del 15% contro la crisi energetica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Pesticidi, bonus, tasse I tanti fronti aperti dell'agricoltura

La protesta dei trattori in Europa ha precisi obiettivi, molti dei quali riguardano l'adozione di provvedimenti del Green Deal che aumentano i costi di produzione o comunque riducono i margini di guadagno. Ma non solo. Così la precipitosa marcia indietro di Ursula von Der Leyen, fiaccata dall'esigenza di non indebolirsi nella corsa delle elezioni europee, consentirà intanto agli Stati membri di chiedere di bloccare le importazioni di cereali ucraini, anche a livello nazionale. Quanto al Green Deal, contrariamente a quanto previsto dalla nuova Pac (Politica agricola comune), gli agricoltori non saranno obbligati a mettere a riposo il 4% dei terreni coltivati per ottenere i pagamenti diretti dall'Ue. Ma ci sono anche altri obiettivi nel mirino della «protesta dei trattori»: sull'impiego dei pesticidi, alcuni dei quali sono ancora utilizzabili, gli agricoltori lamentano procedure burocratiche troppo complesse e mancanza di adeguati sussidi e finanziamenti per la transizione verso il loro azzeramento. E poi c'è un'altra obiezione che riguarda l'esistenza stessa della Pac che, per attuare le politiche del Green Deal, impone agli agricoltori regole costose in materia



Coldiretti
Ettore Prandini

ambientale, rendendoli meno competitivi rispetto ai concorrenti extraeuropei. Un rischio che è destinato a aumentare con l'avanzamento dell'accordo di libero scambio che l'Ue sta negoziando con

Brasile, Argentina, Uruguay e Paraguay (Mercosur). Secondo uno studio dei Verdi, in caso di entrata in vigore del trattato, la quota di carne bovina sudamericana importata all'interno dell'Ue salirebbe del 26% da qui al 2030. E questo è solo un assaggio. Ma se la protesta degli agricoltori ha trovato materia comune in Europa, esistono anche ragioni che esulano dal Green Deal ma che hanno contribuito a accendere gli animi. A Berlino gli agricoltori sono infuriati per la graduale eliminazione delle agevolazioni fiscali nazionali sul gasolio agricolo, decisa dal governo Scholz. In Italia la Legge di Bilancio del governo Meloni non ha prorogato norme che da una decina di anni detassavano i redditi agricoli. Non solo. Gli agricoltori dovranno fronteggiare anche la rivalutazione catastale dei terreni.

A. Bac.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Edilizia sostenibile, un super incentivo per il net zero al 2050

Un parco immobiliare interamente decarbonizzato entro il 2050. Gli obiettivi della direttiva europea sulla prestazione energetica degli edifici sono ambiziosi. Le nuove costruzioni, già a partire dal 2030, dovranno garantire l'azzeramento delle emissioni di gas serra, mentre per gli edifici esistenti il percorso pone qualche interrogativo sulle tappe per la riconversione degli immobili: almeno il 16% dovrà azzerare il proprio impatto entro il 2030 e nei cinque anni successivi il target dovrà salire al 20-22%. «Questo significa che al 2035 avremo ridotto il saldo totale di circa il 20%, quindi — osserva Federica Brancaccio, presidente di Ance — per arrivare a quota emissioni zero nel 2050, vuol dire che nei successivi 15 anni dovremo abbattere il restante 80%. Un meccanismo che di fatto colloca la maggior parte degli interventi, per ridurre l'impatto ambientale degli edifici, a ridosso della scadenza del 2050. Mi chiedo se non servirà un super incentivo per accelerare il percorso per centrare quel target», constata la presidente dell'associazione dei costruttori edili, evidenziando le perplessità sulla direttiva. Nel frattempo Brancaccio spiega: «Stiamo preparando le nostre imprese a un percorso di



Costruzioni
Federica Brancaccio

decarbonizzazione, accompagnandole in un processo che prevede un radicale cambio di modello. C'è un primo dato confortante evidenziato dal nostro centro studi: le imprese sono preparate all'avvio di questo percorso, con un'elevata percentuale di aziende interessate e sensibili al tema. Tanto che l'81% delle aziende intervistate ha già avviato un pacchetto di azioni nell'ambito della sostenibilità». In questo scenario la priorità evidenziata da Ance resta l'individuazione di un modello economicamente ragionevole. «Il tema è che la transizione verso il Green Deal ha un costo, bisogna immaginare un sistema di prezzari e di premialità che supportino le aziende ad affrontare questa sfida, basti pensare a un'impresa che acquista cemento con un ciclo produttivo più sostenibile ma con un prezzo più alto rispetto al cemento convenzionale. Questa operazione si deve configurare come uno sforzo collettivo dove serve un sostegno finanziario, come un fondo europeo o un fondo statale. Altrimenti è velleitario e si rischia di non riuscire rendere questo meccanismo diffuso e sistematico».

Andrea Ducci

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Energia, la sfida dei 74 GW «puliti» (e della sicurezza)

Una riduzione del 55% di emissioni entro il 2030 rispetto al 1990, previsto dal Green Deal, a cui si sono aggiunti i target del RepowerEU. Per raggiungere i (tanti) obiettivi di decarbonizzazione che la Ue si è data, il settore energetico gioca un ruolo chiave. Efficienza e rinnovabili sono la strada indicata dal Piano Energia e Clima (Pniec) che il governo italiano ha presentato a Bruxelles: sole e vento non dovranno mancare, visto che l'aumento della capacità di fonti pulite ritenuto necessario (74 Gigawatt) dipende in gran parte da loro. Mancano poco meno di sette anni: a prescindere dai costi che la transizione potrà avere, ce la faremo? Secondo i calcoli di Elettricità Futura, l'associazione che rappresenta oltre il 70% del mercato elettrico italiano, sì. Anzi — sostiene il presidente Agostino Re Rebaudengo — «in base ai nostri calcoli il settore elettrico potrebbe ridurre le sue emissioni del 75% al 2030, riducendo lo sforzo richiesto agli altri settori». Ma ci vogliono i Gigawatt puliti. Ora ne abbiamo 66 e secondo Elettricità Futura ne servono altri 84, perché più di otto oggi provengono da impianti vecchi che andranno fuori uso. Ne dobbiamo sviluppare dodici all'anno per i prossimi sette anni. «Posto che il grande idroelettrico non potrà aumentare significativamente —



Reti
Agostino Re Rebaudengo

spiega Re Rebaudengo — la crescita sarà circa per due terzi con il fotovoltaico e per un terzo con eolico, idroelettrico, bioenergie e geotermia che, pur senza una crescita altrettanto marcata, daranno il loro contributo». Una bella sfida. E l'esempio dell'anno scorso, in cui sono stati realizzati quasi 6 Gw, non deve trarre in inganno. «Due Gw sono piccoli impianti domestici, altri 2,5 Gw sono impianti tra 12 kW e 1 MW e solo 1,5 Gw sono utility scale sopra 1 MW», analizza il presidente. Ci vuole un cambio di passo e sul fronte dei permessi, «dove — ammette Re Rebaudengo — è stato fatto un gran lavoro di semplificazione, serve però un testo unico». Poi far fronte all'intermittenza di sole e vento serviranno sistemi di accumulo, 80 GWh di grande taglia secondo Elettricità Futura. Il gas avrà un ruolo rilevante nel «capacity market», cioè per garantire la capacità produttiva quando dovesse servire. «Abbiamo bisogno di impianti programmabili — sottolinea Chicco Testa, presidente di Assoambiente — oltre che di aumentare la potenza della rete. La sicurezza energetica deve essere al primo posto».

Fausta Chiesa

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il ritardo italiano sull'auto elettrica: «Norme perfettibili»

Belle idee, ma normativamente perfettibili. La filiera automotive italiana, che già soffre per il rallentamento del mercato europeo, ora deve cominciare a districarsi anche nella giungla del Green Deal per arrivare con i compiti fatti al 2035, anno dello stop al motore endotermico. «Condividiamo gli obiettivi di questo programma, ma chiediamo un percorso più razionale: la Commissione Ue ci deve lasciare la neutralità tecnologica per consentirci di raggiungerli», puntualizza Roberto Vavassori, presidente di Anfia, l'associazione dell'industria auto. «L'Europa da sola cuba appena l'8% delle emissioni globali di CO2, perciò i nostri obiettivi devono essere adottati anche dagli altri Paesi: diamo alle nostre aziende la possibilità di competere ad armi pari altrimenti scomparirà la nostra manifattura». Vavassori cita l'obbligo di report non finanziario per le imprese; la riforma del sistema Ets, che obbliga a certificazione CO2 per ogni tonnellata di acciaio, costi che andranno a cadere sul componentista; la Border tax, che impone la rendicontazione del contenuto di anidride carbonica su tutto quello che viene importato extra-Ue per poi tassarlo con la Carbon border tax al fine di



Mobilità
Roberto Vavassori

eguagliarlo ai prodotti europei. Affrontare questa burocrazia, per la filiera, va di pari passo con l'adozione di nuove lavorazioni per auto a zero emissioni e con l'assunzione di nuove figure professionali. «Due terzi della produzione automotive rimarrà così come è oggi e mi riferisco a chassis, pneumatici, illuminazione, freni. Il resto è legato alla propulsione elettrica e andrà a cambiare — ricorda il numero uno Anfia —. Oggi mancano mezzo milione di vetture elettriche, rimpiazzate da ibride ed endotermiche e questo sta aiutando la filiera a continuare il suo business ammortizzando la rapidità della richiesta, anche se chi ha già investito si trova a mal partito perché i volumi dell'elettrico sono ancora bassi». Nel 2023 in Italia sono state immatricolate 66.265 auto full electric (dati Anfia), la quota di mercato è del 4,2%. Siamo lontanissimi dalle 470.272 vetture a batteria vendute l'anno scorso in Germania o dalle 261.259 della Francia. «Abbiamo bisogno di un'offerta di vetture capace di incidere sul mix storico di domanda del consumatore italiano, che sceglie in base al reddito e all'uso del mezzo».

Andrea Rinaldi

© RIPRODUZIONE RISERVATA