

di Riccardo Rifici

Mentre da un lato gli ultimi pronunciamenti della IPCC di inizio anno sottolineano l'urgenza di mettere in atto interventi drastici per contrastare gli effetti dei cambiamenti climatici (almeno per limitarne i danni più gravi) e dall'altro studi sanitari segnalano come l'intrecciarsi dell'aumento delle temperature e la persistenza di alti valori di inquinamento atmosferico dovuto in larga parte alle emissioni di autoveicoli, provocherà un sensibile aumento della mortalità (soprattutto nelle aree inquinate come i centri urbani della pianura padana o in grandi città come Roma), una parte consistente del Parlamento europeo, sotto la pressione di importanti lobbies industriali, ha ostacolato l'avvio di importanti (se pur discutibili) azioni programmate da tempo sui temi che riguardano le emissioni di CO<sub>2</sub> e le emissioni inquinanti.

Ciò che appare preoccupante non è solo il fatto in sé, ma piuttosto l'intera impostazione che sta alla base dell'azione della UE. Ad esempio di quanto affermato non vi è solamente il piagnisteo di forze politiche, industriali (e anche di qualche sindacalista) contro l'intenzione di vietare, dal 2035 (ben 5 anni dopo la data prevista per raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> del 55%), la circolazione di automezzi alimentati con combustibili fossili, ma anche la conferma di scegliere, come strumento principale per difendere l'ambiente e la salute dei cittadini, quello del mercato e delle sue regole. Ciò pur avendo l'esperienza di come questo strumento sia quasi sempre motivato dalla necessità garantire a pochi gruppi o persone grandi profitti a breve/medio termine, piuttosto che il benessere generale.

Infatti, come impostazione complessiva, in sostanza, viene confermato il pacchetto emanato nel luglio scorso dalla Commissione (Comunicazione della Commissione 'FIT FOR 55') mirante a ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, obiettivo necessario per il conseguimento di un impatto climatico zero entro il 2050.

La strategia proposta si basa principalmente sul sistema ETS (un po' revisionato) cioè quel sistema che serve a far pagare le emissioni dei CO<sub>2</sub> a quei grandi produttori che superano determinati limiti di emissione. La revisione del sistema dovrebbe prevedere la riduzione del limite massimo delle emissioni e l'aumento del tasso annuo di riduzione richiesto. Dovrebbero, inoltre, essere eliminate gradualmente le quote di emissioni a titolo gratuito, esistenti, per il trasporto aereo, e di includere per la prima volta nell'ETS dell'UE le emissioni generate dal trasporto marittimo.

Certo la Commissione europea, questa volta aveva dato anche indicazioni sull'importanza di questioni inerenti all'uso del suolo e quello della gestione delle foreste, aveva segnalato l'intenzione di controllare meglio le emissioni prodotte fuori dall'Europa “contenute” nei prodotti importati e aveva manifestato la volontà di destinare parte dei proventi ricavati dalle quote ETS a fini sociali e all'innovazione, ma, ad oggi, dopo l'emergenza sanitaria, l'emergenza seguita all'invasione dell'Ucraina e al persistere della guerra, anche tali previsioni non sembrano avere seguito concreto. Insomma, ancora una volta, sembra che tutto sia riposto nella fiducia che il sistema economico (produttivo e commerciale) sia in grado di autoregolarsi e fornire tutte le soluzioni ai problemi solo grazie a qualche “spinta” o aiuto dato dai meccanismi di mercato. In sostanza, la cosiddetta *Green Economy*, grazie ai miglioramenti tecnologici, dovrebbe essere in grado di dare tutte le risposte: maggiore efficienza nel consumo di energia, minor emissioni, maggior capacità di recuperare e

riciclare la materia, ecc... Come già detto, tutto senza mettere in discussione i modelli di consumo, i modelli di produzione e di commercio.

Questa illusione, è già stata smentita dai grandi gruppi industriali che, oltre a semi affossare (con l'appoggio di alcuni Paesi europei) la Tassonomia europea sulla “finanza sostenibile”, inserendoci come “verdi” il gas e il nucleare, hanno dimostrato in questi giorni la loro disponibilità a rinunciare ai motori alimentati a combustibili fossili entro il 2035! Del resto la resistenza del “mercato” ad adottare comportamenti non solo più sostenibili ma anche solo più razionali, si è potuto notare in molte altre occasioni. Ad esempio: ci è voluto oltre un decennio di discussioni per costringere (ma solo tra un paio di anni) i produttori di telefonini a uniformare gli attacchi dei caricabatteria, evitando così l'inutile consumo di materiali!

Naturalmente, scarsi o assenti (in particolare da noi in Italia) sono i progetti e i piani, per rivedere drasticamente le modalità per gestire la mobilità delle persone e delle merci. In particolare, sulla questione della fine delle auto a combustibili fossili, le posizioni governative sono (per usare un eufemismo) variegata. Si va da un consenso appena accennato di PD e 5stelle con il Ministro Giovannini che esprime chiaramente il suo consenso, alla opposizione dura della destra (che grida alla rovina del sistema produttivo nazionale), passando per una posizione molto ambigua di colui che dovrebbe essere il Ministro della “transizione ecologica” che di dice: per adesso va bene il 2035, ma poi si vedrà.

Peraltro anche il nostro PNRR non si preoccupa a sufficienza di garantire un efficiente sistema di trasporto pubblico, soprattutto locale e regionale. Certo, anche in questo caso ci penserà il mercato! Per i più volenterosi qualche pista ciclabile, per tutti gli altri, auto elettriche, ibride e forse ad idrogeno! (già, ma dove andremo a prendere il litio e altri metalli rari per le batterie, e a chi faremo estrarre questi materiali? E come affronteremo il problema della vivibilità delle città sempre invase in ogni angolo da tonnellate di lamiera travestite da automobili? Certo, intanto, quelli che oggi si preoccupano del limite del 2035 per la fine della produzione di auto a benzina, delocalizzeranno la produzione di auto elettriche in paesi con meno vincoli ambientali e, soprattutto, con meno protezioni sociali!

Il lavoro da fare per ridurre i danni già molto gravi prodotti in questi decenni è grande, sia nella ricostruzione di regole a livello internazionale, sia nella revisione dei modelli culturali, sia nella revisione del modello produttivo.

Una questione appare centrale senza affrontare la quale faremo solo un “maquillage” ai nostri paesi ricchi, esportando inquinamento verso i paesi più deboli e povertà alle popolazioni più povere. Senza un modello di società che mette in discussione la “logica del profitto capitalista” non andremo da nessuna parte, avremo un mondo in cui le condizioni di vita saranno sempre peggiori per la stragrande maggioranza della popolazione. Ciò con buona pace dei paladini della green economy.  
Riccardo Rifici