



IL GREEN DEAL EUROPEO

21 Luglio 2021, a cura del Dipartimento Azione Green Fismic Confasal

La conferenza stampa che ha fatto da lancio al Green Deal Europeo si è tenuta proprio nei giorni immediatamente precedenti alla disastrosa alluvione che ha colpito in maniera molto dura le popolazioni di Germania, Belgio, Olanda e Lussemburgo, quasi che la forza devastante della natura aggredita dalle azioni troppo spesso predatrici dell'uomo, avesse voluto dare un inquietante segno di presenza nel dibattito europeo e un monito contro tutte le forze che si oppongono ad un avvenire maggiormente sostenibile.

L'obiettivo del piano europeo denominato Green Deal è quello di ridurre le emissioni nocive del 55 per cento entro il **2030** per arrivare alla neutralità climatica nel **2050**. E a nove anni dal primo target, l'Unione Europea mette a punto il suo piano per la sostenibilità ambientale: il più ambizioso al mondo, ma entrerà in vigore non prima del 2026. Tra cinque anni anche gli aerei, le navi, le abitazioni non a norma dovranno pagare se inquinano. E sempre tra 5 anni entrerà in vigore il nuovo schema di 'tasse' per le aziende extra-Ue che esportano prodotti di industrie inquinanti nell'Unione, il cosiddetto 'Carbon adjustment mechanism' che dovrebbe contribuire a ripagare il debito del recovery fund. Inoltre c'è uno schema anche per ridurre le emissioni inquinanti di auto, aerei, navi. Entro il 2035 le vecchie auto a combustione saranno fuori dal mercato e i soldi del Recovery fund serviranno anche a realizzare una stazione di ricarica per le auto elettriche ogni 150 km. Entro il 2030 gli aerei che decollano dall'Ue dovranno usare solo carburante 'green', le navi ne dovranno usare almeno il 50 per cento entro il 2050.

È il pacchetto 'Fit for 55' presentato dalla Commissione Europea dalla Presidente Ursula von der Leyen al commissario al Green Deal Frans Timmermans, all'Economia Paolo Gentiloni e altri rappresentanti a sottolineare l'importanza del momento. "Due anni fa ho messo sul tavolo il cuore della mia linea politica: il Green deal", dice von der Leyen, "adesso abbiamo un'opinione condivisa sulla direzione in cui andare. L'economia dei combustibili fossili ha raggiunto il suo limite". Il pacchetto contiene ben undici tra proposte di revisione di regolamenti, direttive esistenti e nuove iniziative legislative per trasformare radicalmente all'insegna dell'ambiente la nostra società e le nostre economie. I dettagli del maxi-piano dell'esecutivo Ue sono stati definiti nelle ultime ore prima dell'annuncio e hanno anche fatto segnare una spaccatura all'interno della Commissione, con un voto contrario (quello dell'austriaco Johannes Hahn) e una serie di riserve espresse da vari esponenti dell'esecutivo Ue.

"Se non facciamo qualcosa" sul cambiamento climatico "le prossime generazioni dovranno lottare per avere cibo e acqua", dice Timmermans, e per questo occorre "mettere un prezzo sulle emissioni carboniche e un premio sulla de-carbonizzazione". Ma lo stesso commissario europeo ammette che "alcune parti di questo pacchetto non piaceranno agli Stati e al Parlamento, abbiamo tuttavia cercato di fare qualcosa di equilibrato. È difficile ma dobbiamo farlo". Fonti della Commissione non nascondono "l'incertezza"

legata al processo legislativo di approvazione dell'intero pacchetto, tra l'ok del Consiglio Europeo che "si impegna a trovare un accordo entro la fine dell'anno prossimo" e l'ok del Parlamento Europeo.

Ma, al netto dei tempi che appaiono un po' lenti visto che nel 2026 mancheranno solo 4 anni al 2030, è questo il succo del Green deal, la bandiera della Commissione Europea guidata da Ursula von der Leyen dal 2019. È da allora, prima della pandemia, che se ne parla. Oggi c'è finalmente lo schema di azione sul quale gli Stati membri dovranno trovare un'intesa. Non sarà semplice, ma vediamo nei particolari di che si tratta.

L'Emission trading scheme (Ets) che al momento impone penalità alle aziende che inquinano sarà esteso anche ai trasporti e alle abitazioni (aerei, navi, caldaie inquinanti, edifici non sostenibili dal punto di vista ambientale, per capirsi: quelli per cui in Italia il governo sta incentivando l'ammodernamento con il superbonus). E siccome attualmente sono permesse esenzioni, verranno eliminate gradualmente, 10 per cento ogni anno. In questo modo, secondo i dati della Commissione, si riuscirà a ottenere una riduzione delle emissioni di Co2 per i settori interessati pari al 62 per cento.

Sia chiaro, malgrado il ritmo sembri lento, la proposta dell'Unione Europea è la più avanzata al mondo in fatto di sostenibilità ambientale. Ma proprio per evitare l'effetto isolamento con danni eventuali all'economia Ue, a Bruxelles preferiscono andare avanti con i piedi di piombo. Per esempio, dal 2026 solo il 50 per cento del traffico marittimo da e per l'Ue sarà tassato. *"Non pretendiamo di decidere per tutto il globo"*, dicono da Palazzo Berlaymont. *"La gradualità è la chiave del piano"*, sottolineano.

Il 'Carbon adjustment mechanism' comincerà a far fluire denaro nelle casse dell'Ue solo a partire dal 2026. Gli anni dal 2023 al 2025, quando il piano si spera sarà stato approvato da Consiglio e Parlamento, serviranno per raccogliere le informazioni dagli esportatori in Ue, la loro identità ambientale, diciamo così.

Inizieremo dalle aziende produttrici di fertilizzanti - dicono dalla Commissione - perché in questo settore è più facile calcolare la Co2 prodotta". Poi ci sono: cemento, acciaio, ferro, alluminio. Sono previsti incentivi per decarbonizzare e sono in corso contatti con i paesi esportatori nell'Ue, a partire dagli Usa in quanto alleati Ue senza un loro Ets, ma soprattutto i paesi dell'est come la Turchia, l'India, l'Ucraina tra i maggiori esportatori di prodotti di industrie non decarbonizzate nell'Unione.

Ma la 'carbon tax' di frontiera è un'entrata importante per il bilancio europeo. Si tratta infatti di una delle 'nuove risorse proprie' che serviranno a ripagare il debito di 750 miliardi di euro che la Commissione Ue accumulerà sul mercato per finanziare il Next Generation Eu. E non è l'unica che non entrerà in vigore in tempi brevi. L'altra 'nuova risorsa propria' ipotizzata, la digital tax, è per ora congelata dal nuovo patto tra Bruxelles e l'amministrazione Biden, contraria alla tassazione dei giganti della Silicon Valley, in attesa dell'accordo in sede Ocse sulla corporate tax sulle multinazionali. Ad ogni modo, il debito del recovery fund dovrà essere ripagato a partire dal 2027 entro il 2058.

Non senza problemi anche l'estensione dell'Ets, al di là dei tempi di attuazione, potrebbe tradursi in bollette più salate per chi non ha abitazioni a norma, costi destinati ad abbattersi sulle fasce meno abbienti della popolazione. *"Sappiamo che 35milioni di persone vivono in povertà in Europa"*, sottolineano dalla Commissione spiegando che il piano prevede anche la creazione di un fondo sociale di sostegno: 70 miliardi in dieci anni. *"Ma non si tratta di un bancomat - avvertono - gli Stati membri dovranno preparare uno schema delle fasce sociali che ne hanno diritto, il fondo potrà finanziare questi schemi al 50 per cento"*. E siccome il 75 per cento degli introiti dell'Ets finirà agli Stati membri (solo il 25 per cento nelle casse Ue), *"invitiamo le capitali a usare anche questi soldi per compensare i ceti sociali più colpiti dalle nuove misure"*.

Quanto alla tassazione dell'energia, l'obiettivo è passare da quella attuale, basata sui volumi,

a una basata sul contenuto energetico dei combustibili. Secondo una simulazione effettuata dalla Commissione, con il nuovo sistema, che dovrebbe essere applicato gradualmente dal 2023, la tassazione minima sulla benzina passerebbe da 0,359 a 0,385 centesimi al litro, quella sul gasolio da 0,330 a 0,419 centesimi al litro. Per contro, le imposte minime sull'elettricità caleranno da un euro a Megawatt/ora a 58 centesimi.

Per la riconversione dell'industria dell'auto c'è tempo fino al 2035. La finestra di 14 anni "sarà sufficiente per garantire una transizione giusta ed evitare la perdita di posti di lavoro", sottolineano dalla Commissione dove sono più preoccupati per il traffico aereo, il più arretrato in fatto di sostenibilità: *"Al momento gli aerei usano solo lo 0,05 per cento di carburante 'green'"*.

A giudizio del Dipartimento Green della Fismic Confsal il Green Deal è la visione per il futuro dell'Ue, indubbiamente gli obiettivi sono molto ambiziosi e bisognerà essere pragmatici nella sua realizzazione in Italia e in Europa, non mancheranno le resistenze al cambiamento ed il tempo per raggiungere gli obiettivi è molto breve. Accelerare dove è possibile e non lasciare nessuno indietro, accompagnando aziende e lavoratori verso la transizione ed intervenire a sostegno dei consumi, indirizzandoli verso quelli maggiormente sostenibili e green anche con sconti fiscali che consentano a tutte le fasce di popolazione di potervi accedere.

