“Fit for 55”: le proposte della Commissione Europea per la neutralità carbonica



Mercoledì 14 luglio la Commissione europea ha annunciato la sua “transizione normativa” per raggiungere nel 2030 l’obiettivo di riduzione delle emissioni nette del 55% rispetto ai livelli del 1990 e diventare il primo continente carbon neutral nel 2050. Una serie di proposte legislative (pacchetto battezzato “Fit for 55”) che

la Commissione ha messo in campo per rendere effettivi gli obiettivi della European Climate Law e "trasformare la nostra economia e la nostra società per un futuro equo, verde e prospero". **Un pacchetto di proposte composto da 13 iniziative legislative** (otto delle quali revisioni di meccanismi e modifiche di direttive già esistenti) che iniziano il cammino di negoziazione con Consiglio ed Europarlamento.

Queste iniziative sono pensate della Commissione per ampliare il **campo d'azione de sistema ETS (Emission Trade System); prevenire la delocalizzazione delle emissioni; rafforzare i carbon sink naturali, in particolare i boschi; accelerare la crescita delle rinnovabili e della mobilità a basse emissioni; potenziare l'efficienza energetica; rivedere alcune politiche fiscali allineandole con gli obiettivi del Green Deal.**

Grande assente l'economia circolare, che con l'ecodesign, il riuso e il riciclo dà invece un contributo rilevante alla riduzione delle emissoni.

Vediamo più nel **dettaglio i singoli provvedimenti c**he faranno parte del pacchetto.

Il sistema ETS si allarga ai trasporti marittimi e stradali e alle costruzioni

Si rafforza il sistema europeo di scambio di quote di emissione (ETS): la Commissione propone di abbassare ulteriormente il tetto complessivo delle emissioni e di aumentare il tasso annuo di riduzione. In particolare i settori coperti dal mercato Ue del carbonio (Ets) dovranno aumentare lo sforzo di riduzione delle emissioni di CO2 entro il 2030 portandolo dal 43% al 61% rispetto al 2005.

Il pacchetto prevede poi due cambiamenti importanti: eliminare gradualmente le quote di emissione gratuite assegnate al trasporto aereo, che dovrà allinearsi al sistema globale di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio per l'aviazione internazionale (CORSIA- Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)m e includere anche i trasporti marittimi.

Infine, "per far fronte alla mancanza di riduzioni delle emissioni nel trasporto stradale e negli edifici", nasce un nuovo sistema separato di scambio delle

emissioni per la distribuzione di carburante per il trasporto su strada e per gli edifici.

Gli Stati membri, secondo la proposta della Commissione, dovrebbero spendere interamente le entrate ETS in progetti per il clima e l'energia.

Agricoltura e foreste: tre miliardi di nuovi alberi entro il 2030

La revisione del Regolamento sull'uso del suolo, la silvicoltura e l'agricoltura fissa un obiettivo per la rimozione del carbonio da parte dei carbon sink naturali: 310 milioni di tonnellate di emissioni di CO_2 entro il 2030. Entro il 2035, l'UE dovrebbe mirare a raggiungere la neutralità climatica nei settori dell'uso del suolo, della silvicoltura e dell'agricoltura. Gli Stati membri dovranno migliorare la qualità, la quantità e la resilienza delle foreste dell'UE; supportare i silvicoltori e la bioeconomia basata sulle foreste, con attenzione alla sostenibilità della raccolta e dell'uso della biomassa. E piantare tre miliardi di alberi entro il 2030.

Energie rinnovabili e cascading per il legno

La direttiva sulle energie rinnovabili verrà modificata per arrivare a produrre il 40% dell'energia europea da fonti rinnovabili entro il 2030: l'obiettivo fissato in precedenza (2018) era il 32%. Per tutti gli Stati membri vengono proposti obiettivi specifici per l'uso delle energie rinnovabili nei trasporti, nel riscaldamento e raffreddamento, negli edifici e nell'industria. La commissione annuncia nuovi criteri di sostenibilità per l'uso della bioenergia nel rispetto del principio dell'uso a cascata (cascading) per la biomassa legnosa (l'incenerimento, insomma, può arrivare solo dopo che il legno ha concluso la sua vita per un precedente impiego – nel mobile o nelle costruzioni, ad esempio – non in alternativa a questo).

Revisione della direttiva sull'efficienza energetica: target di rinnovamento del patrimonio immobiliare pubblico

Non solo rinnovabili ma anche efficienza energetica per raggiungere i target di riduzione delle emissioni. Per questo la Commissione propone una revisione della direttiva sull'efficienza energetica con l'obiettivo, spiega, non solo di ridurre il

consumo energetico complessivo e quindi le emissioni, ma anche affrontare la povertà energetica. La revisione della direttiva fisserà un obiettivo annuale vincolante più ambizioso per il continente e per gli Stati membri. Impegni sono previsti anche per gli edifici pubblici: il settore pubblico dovrà infatti ristrutturare e rinnovare ogni anno il 3% del patrimonio immobiliare.

Rivoluzione per il trasporto su strada: stop a motori a combustione interna dal 2035

Arrivano standard più rigorosi sulle emissioni di CO2 per auto e furgoni: rispetto ai livelli del 2021 le emissioni medie delle nuove auto dovranno diminuire del 55% dal 2030 e del 100% dal 2035. Tra 14 anni, insomma, tutte le nuove auto immatricolate saranno a emissioni zero. Rivisto anche il regolamento sulle infrastrutture per i combustibili alternativi, per garantire punti di ricarica e rifornimento: sulle principali autostrade ci dovrà essere una colonnina di ricarica ogni 60 chilometri e ogni 150 chilometri un distributore di idrogeno.

Trasporto marittimo e aereo: un tetto al carbonio nei carburanti

Navi e aerei dovranno muoversi consumando meno carburanti fossili. Con la ReFuelEU Aviation Initiative i fornitori di carburante saranno tenuti ad aumentare la quota di carburanti sostenibili per l'aviazione (compresi i carburanti sintetici a basse emissioni di carbonio: e-fuel). Allo stesso modo, la FuelEU Maritime Initiative sosterrà uso di combustibili marittimi sostenibili e tecnologie a emissioni zero, fissando un limite massimo al contenuto di gas serra dell'energia utilizzata dalle navi che fanno scalo nei porti europei.

Stop sussidi alle fonti fossili e rivoluzione nella tassazione dell'energia

La Commissione prevede di ritoccare la direttiva sulla tassazione dell'energia. Il sistema fiscale è parte essenziale delle politiche ambientali comunitarie, per questo si prevede di "allineare la tassazione dei prodotti energetici alle politiche energetiche e climatiche dell'UE, promuovendo tecnologie pulite e rimuovendo esenzioni obsolete e aliquote ridotte che attualmente incoraggiano l'uso di combustibili fossili". Stop insomma ai sussidi diretti e indiretti alle fonti fossili. Le nuove regole, afferma la Commissione, "mirano a ridurre gli effetti dannosi della concorrenza fiscale sull'energia, aiutando a garantire agli Stati membri entrate dalle tasse verdi, che sono meno dannose per la crescita rispetto alle tasse sul lavoro".

In particolare si passerà dalla tassazione dell'energia basata sui volumi a una basata sul contenuto energetico dei combustibili. In una simulazione effettuata da Bruxelles 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.

Carbon Border Adjustment Mechanism

Infine, il tanto discusso Carbon Border Adjustment Mechanism che fisserà un prezzo del carbonio incluso nelle importazioni di una selezione mirata di prodotti: inizialmente cemento, ferro e acciaio, alluminio, fertilizzanti ed elettricità. Obiettivo della Cbam è evitare che si delocalizzino le emissioni (portando fuori dai confini le produzioni hard-to-abate) e che la competitività dei produttori europei venga penalizzata dalla concorrenza 'grigia' situata in paesi con regole meno ambiziose. Ma il Cbam servirà anche ad "incoraggiare l'industria al di fuori dell'UE e i nostri partner internazionali a compiere passi nella stessa direzione". Dal 2023 al 2025 ci sarà una fase di transizione: gli importatori dovranno riferire il livello di emissioni nelle merci importate, senza pagare un corrispettivo monetario per compensarle. Una volta che il sistema sarà a regime, nel 2026, gli importatori dovranno dichiarare ogni anno la quantità di emissioni incluse nelle merci importate l'anno precedente, e pagare con appositi certificati (il sistema sarà progettato sul modello dell'ETS).

"*I nostri sforzi per affrontare il cambiamento climatico devono essere politicamente ambiziosi, coordinati a livello globale e socialmente equi* – ha dichiarato il commissario per l'Economia, Paolo Gentiloni – *Stiamo aggiornando le nostre regole di tassazione dell'energia vecchie di due decenni per incoraggiare l'uso di combustibili più ecologici e ridurre la concorrenza fiscale dannosa sull'energia". Inoltre, aggiunge, "stiamo proponendo un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere che allineerà il prezzo del carbonio sulle importazioni con quello applicabile all'interno dell'UE. Nel pieno rispetto dei nostri impegni in seno al WTO, ciò assicurerà che la nostra ambizione climatica non sia messa a rischio da aziende straniere soggette a requisiti ambientali più lassisti. Incoraggerà inoltre standard più ecologici al di fuori dei nostri confini".*

Una transizione giusta: il Social Climate Fund

Dopo i gilet gialli sappiamo tutti che il costo della transizione ecologica, anche se correttamente progettata, rischia di ricadere sugli anelli deboli della società: le famiglie vulnerabili, le piccole imprese, gli utenti dei trasporti urbani e periurbani. Quindi, nonostante il pacchetto "distribuisce equamente i costi per affrontare e adattarsi ai cambiamenti climatici", la Commissione propone la nascita di un nuovo Fondo sociale per il clima: servirà ad aiutare i cittadini a finanziare investimenti in efficienza energetica, nuovi sistemi di riscaldamento e raffreddamento e mobilità più pulita. Il Fondo sociale per il clima sarebbe finanziato dal bilancio dell'UE, utilizzando un importo equivalente al 25% delle entrate previste dello scambio di quote di emissioni per i carburanti per l'edilizia e il trasporto stradale. Secondo i Commissari "fornirà 72,2 miliardi di euro di finanziamenti agli Stati membri, per il periodo 2025-2032, sulla base di una modifica mirata del quadro finanziario pluriennale. Con una proposta di attingere ai finanziamenti corrispondenti degli Stati membri, il Fondo mobiliterebbe 144,4 miliardi di euro per una transizione socialmente equa".

Le reazioni

Contrastanti le reazioni a caldo sul pacchetto "Fit for 55", e non poteva essere diversamente vista l'ampiezza dei temi e dei settori produttivi toccati. Ne segnaliamo soltanto alcune.

Partiamo con la Federazione europea Transport & Environment (T&E), che saluta l'annuncio come "una svolta per il settore automotive e un'ottima notizia per gli automobilisti". Le nuove regole "democratizzeranno le auto elettriche garantendo una spinta decisiva alle infrastrutture di ricarica – ha commentato Carlo Tritto, Policy Officer per T&E Italia – I veicoli elettrici a zero emissioni, in altre parole, saranno presto accessibili a milioni di cittadini europei, cioè più economici e facili da caricare".

Molto negativi invece gli altri ambientalisti. "Il pacchetto di proposte della Commissione Europea 'Fit for 55%' su clima ed energia – afferma in WWF in una nota – è il pacchetto più consistente ed ampio presentato fino ad ora. Tuttavia, è ancora molto al di sotto di ciò che è necessario per un passaggio alla neutralità climatica basato sulla scienza e socialmente equo". Nel pacchetto "mancano delle disposizioni chiave, alcune non sono giuste e altre faranno in realtà più male che

bene. L'UE deve smettere di spendere soldi a favore dell'inquinamento attraverso la distribuzione gratuita delle quote di emissione attraverso l'ETS, dobbiamo garantire che le famiglie più povere non siano svantaggiate, dobbiamo fermare la pratica di sovvenzionare la combustione di alberi e colture per l'energia", dice Mariagrazia Midulla, responsabile Clima ed Energia del WWF Italia.

Fit for 55 "è inadeguato a fronteggiare la sempre più preoccupante emergenza climatica", accusa Stefano Ciafani, presidente nazionale di Legambiente. "Per contribuire equamente al raggiungimento dell'obiettivo di 1.5°C previsto dall'Accordo di Parigi, l'Europa deve ridurre le emissioni di almeno il 65% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, andando ben oltre il 55% previsto dalla Legge europea sul clima. La palla passa ora a Consiglio e Parlamento. Serve fare di più. Serve un primo importante segnale già nei prossimi mesi in vista della Conferenza sul Clima (COP26) del prossimo novembre a Glasgow".

E Greenpeace: "Nonostante una serie di annunci accattivanti, il pacchetto di proposte politiche pubblicato dalla Commissione europea è unfit (indatto, ndr) ad affrontare la crisi climatica", ha affermato il direttore europeo di Greenpeace, Jorgo Riss: "Celebrare queste politiche è come un saltatore in alto che rivendica una medaglia per essersi presentato alla gara. L'intero pacchetto si basa su un obiettivo troppo basso, non regge le evidenze scientifiche e non fermerà la distruzione dei sistemi di supporto vitale del nostro pianeta. Nonostante tutto il clamore, molte politiche non entreranno in vigore per dieci anni o più, come l'eliminazione graduale delle auto inquinanti a partire dal 2035, mentre altre alimenteranno effettivamente il fuoco, come etichettare la combustione degli alberi come energia rinnovabile".

Sul piede di guerra le case automobilistiche. Acea, principale associazione europea dei produttori di automobili, ritiene "irrazionale" lo stop ai motori a benzina e diesel al 2035. L'associazione fa presente alla commissione Ue che sta commettendo un "errore": "I produttori stanno facendo tutti gli sforzi per rendere l'Europa a emissioni zero entro il 2050, come previsto dalla proposta di legge sul clima, ma vietare una singola tecnologia non è una via razionale da perseguire in questo momento".

Sulla stessa linea Anfia, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, che in una nota esprime "sconcerto e forte preoccupazione" per la proposta. "Pur consapevoli dell'importante ruolo che l'industria automotive può

giocare nel raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione del Green Deal europeo – scrive Anfia – riteniamo che lo sforzo richiesto dall'attuale proposta non tenga in debito conto degli impatti industriali, economici e sociali di scelte così ambiziose e categoriche".

"Sosteniamo con convinzione la proposta della Commissione europea di realizzare l'ambizioso Green Deal dell'Ue tramite una serie di strumenti necessari, concreti e completi": lo afferma in una nota l'ad di Enel, Francesco Starace: "Siamo decisamente in favore di target più elevati sulle rinnovabili, come il 40% al 2030, di target specifici di efficienza energetica e dell'annunciato potenziamento del già esistente e funzionante Ets. Gli obiettivi – sottolinea Starace – sono importanti, ma per raggiungerli è altrettanto essenziale uno snellimento rapido ed efficace delle procedure di autorizzazione a livello di Stati membri, in particolare per quanto riguarda le rinnovabili".

(economiacircolare.com)

Per una panoramica di sintesi sulle misure proposte, scarica le slide realizzate da Confservizi ER

UE – FIT FOR 55 – Schede Confservizi