

Emissioni stabili da 5 anni, rinnovabili al palo e mobilità (in)sostenibile: la frenata della Green Economy italiana.



Ronchi: una legge di bilancio da sola non innesca il cambiamento. Servono scelte strategiche di ampio respiro. Sull'Ilva: abbiamo il dovere di produrre acciaio, a Taranto si può fare in maniera pulita riducendo le quantità.

Si sono svolti il 5 e 6 novembre gli Stati Generali della Green Economy, importante momento di confronto per il mondo istituzionale, imprenditoriale e civile per

confrontarsi sul Green New Deal e sulla sfida climatica.

La due giorni si è aperta con la Relazione sullo Stato della Green Economy che, pur all'interno di un quadro generale che rimane vitale e positivo, ha evidenziato alcune criticità. A partire dal livello costante di emissioni di CO2 che il paese ha fatto registrare negli ultimi 5 anni e che, invece, occorre drasticamente ridurre per mantenere gli impegni presi con l'Accordo di Parigi sul clima nel 2015.

Per ridurre le emissioni a 260 milioni di tonnellate entro il 2030, la proposta degli Stati Generali è quella di un piano decennale che, intervenendo su città, trasporti, energia, economia circolare e fiscalità, potrebbe inoltre portare in pochi anni in Italia circa 200 miliardi di nuovi investimenti e oltre 800 mila posti di lavoro.

Su "Ecosistema", trasmissione di Earth Day Italia in onda su Radio Vaticana Italia, ne ha parlato Edo Ronchi, presidente della Fondazione dello Sviluppo Sostenibile e membro del Consiglio Nazionale della Green Economy.

La green economy continua a crescere, ma la vostra relazione sullo stato generale presentata ad Ecomondo evidenzia alcune criticità. Quali sono?

Il contesto generale resta tendenzialmente positivo, ma registriamo alcuni dati critici. In Italia le emissioni di gas serra non calano da cinque anni e questo è un indicatore generale piuttosto preoccupante per la green economy, siamo fermi intorno ai 426 milioni di tonnellate di CO2.

Le emissioni non calano innanzitutto perché le fonti rinnovabili sono cresciute troppo poco, in cinque anni le rinnovabili complessive sono passate dal 17,2% al 18,1%, solo l'1% in più è un tasso molto basso. Negli ultimi due anni abbiamo anche un aumento del consumo di energia superiore all'aumento del PIL, quindi peggiora l'intensità energetica.

Anche dal punto di vista del calo delle emissioni nel settore dei trasporti andiamo malino perché il numero di auto in Italia è addirittura aumentato, siamo a 644 auto ogni 1.000 abitanti, è record europeo; inoltre stanno aumentando i SUV e quindi aumentano anche le emissioni specifiche: il parco nuovo immatricolato medio è cresciuto a 120 g di CO₂ al chilometro peggiorando la situazione.

Inoltre, abbiamo qualche segnale di preoccupazione anche nell'economia circolare perché mentre i tassi di riciclo aumentano, il tasso di circolarità è peggiorato passando dal 18% al 17%. Il tasso di circolarità è il rapporto fra i materiali riciclati e i materiali consumati e questo vuol dire che, anche se noi facciamo molta raccolta differenziata e molto riciclo, i materiali del riciclo stentano a sostituire le materie prime vergini e quindi il tasso di circolarità non migliora.

Faccio due esempi per essere più chiaro.

I rifiuti da costruzione e demolizione da noi sono tanti, 50 milioni di tonnellate: noi ne ricicliamo molti, ma li usiamo soprattutto per fare rimodellazioni, riempimenti, sottofondi stradali e molto poco per fare aggregati riciclati che sostituiscano ghiaia e sabbia vergine nella produzione appunto di questi aggregati.

Oppure pensiamo alla plastica. Noi ricicliamo molte bottiglie di plastica, ma il PET riciclato viene usato pochissimo per fare altre bottiglie di plastica; viene usato per fare altre cose come pedane, panchine, oggetti vari, ma non per sostituire polimeri vergini.

Stiamo perdendo posizione nel tasso di circolarità, mentre altri paesi come la Germania, la Francia, e il Regno Unito stanno migliorando non tanto e solo il riciclo, ma il tasso di circolarità.

A proposito di mobilità sostenibile, secondo il Boston Consulting Group nel 2030 le auto ibride/elettriche conquisteranno la metà del mercato globale. Possiamo aspettare così tanto per la decarbonizzazione del settore e in generale dell'intera economia?

Stiamo andando troppo lentamente. In Italia le auto elettriche vendute sono in totale 10.000 mentre in Germania sono 66.000.

Se guardiamo poi al trasporto pubblico locale e agli autobus la presenza dell'elettrico è veramente bassa, sono poche le città che nel rinnovo hanno un grande parco elettrico, posso citare Milano che avrà tutto elettrico entro il 2030, ma è un'eccezione. In effetti nell'elettrificazione stiamo procedendo molto piano.

Pochi giorni fa gli Stati Uniti hanno consegnato i documenti ufficiali per l'uscita da qui a un anno dagli accordi di Parigi sul clima. Era una decisione annunciata da tempo, ma che segnale è in termini politici?

È un segnale molto negativo anche se bisogna presente che comunque gli Stati Uniti non

dipendono tutti da Trump.

Gli Stati Uniti sono una realtà complessa, vi sono stati come la California, che pure è a maggioranza repubblicana, o altri, come lo stato di New York democratico, che non seguono il presidente Trump, ma che si impegnano a rispettare l'accordo di Parigi e lo stanno facendo attuando dei piani di riduzione delle emissioni di gas serra.

In ogni caso anche la situazione Trump conferma che per tutelare il pianeta dobbiamo sì sollecitare tutti i paesi perché si impegnino, ma non è necessario aspettarli tutti.

Quelli che vogliono essere responsabili lo possono essere e possono fare di questa sfida anche un'occasione per una green economy che sia vantaggiosa dal punto di vista dell'occupazione, della qualità del benessere e anche economicamente competitiva, oltre che a zero o quasi zero emissioni di carbonio. Questa è la vera sfida.

Tornando a casa nostra, quali sono gli interventi principali che si potrebbero fare per dare un nuovo impulso alla green economy?

La legge di bilancio attuale contiene impegni per il green new deal con effetti potenzialmente positivi, ci sono diversi fondi, bisognerà poi essere in grado di spenderli bene.

Tuttavia, una legge di bilancio da sola non è in grado di innescare un cambiamento nel tipo di sviluppo come quello delineato da un green new deal. Occorre un programma basato su alcune scelte strategiche di medio-lungo termine di almeno 10 anni e come Stati Generali ne abbiamo indicato alcune.

Una è aumentare l'impegno di riduzione dei gas serra: il 37% al 2030 è troppo basso. È in corso un dibattito a livello europeo, il Parlamento ha proposto di alzare al 55%, la nuova commissaria ha detto il 50% che è comunque molto di più del 40 precedente: vedremo come finirà questo dibattito, ma dobbiamo stare tra quelli che vogliono aumentare gli impegni.

Bisogna quindi raddoppiare le fonti rinnovabili, serve maggior impegno per l'efficienza energetica, maggiore impegno nella mobilità sostenibile, ridurre la forte dipendenza che abbiamo dalle auto, soprattutto nelle città, con pedonalizzazioni, rafforzamento del trasporto pubblico, sviluppo di piste ciclabili e modelli di sharing mobility verso l'elettrificazione.

Bisogna accelerare la transizione all'economia circolare puntando sulla riduzione dei rifiuti, l'allungamento della vita dei prodotti e la riutilizzabilità, rafforzando molto il riciclo e facendo in modo che i materiali riciclati costituiscano effettivamente, in un'ottica circolare, materie prime vergini.

Bisogna che tutto ciò abbia un grosso impulso da parte delle città e dei territori lanciando un modello di green city.

È infine necessaria una riforma fiscale importante in chiave ecologica che sposti il prelievo dal

lavoro ai gas serra, quindi taglio del cuneo fiscale e carbon tax per finanziare e indirizzare la fiscalità verso il green new deal.

In questi giorni l'ipotesi di applicare una tassa sulla plastica ha generato un dibattito notevole e una carbon tax avrebbe degli effetti probabilmente anche molto più ampi sulla vita quotidiana delle persone. Il paese è pronto per un provvedimento del genere?

A mio parere la tassa sulla plastica è stata introdotta male e proposta in una forma diciamo poco ecologica. È stata proposta la tassa di un euro su un kg di plastica, ma la finalità sembrava, e probabilmente era, soprattutto quella di fare cassa, di produrre entrate.

Bisogna farlo in modo differente: se c'è una finalità ecologica questa deve essere evidente sia nell'utilizzo dello strumento, sia nell'utilizzo dei proventi di questo intervento.

La carbon tax a mio parere è sostanzialmente diversa, o per lo meno deve essere fatta in modo sostanzialmente diverso.

Abbiamo proposto di fare un anno di preparativi in modo che ci sia una discussione pubblica con gli stakeholder chiarendo molto bene che se vogliamo contrastare la crisi climatica non possiamo pensare che le emissioni di carbonio non costino nulla perché questo non favorisce le alternative.

Inoltre, chiarendo molto bene che si tratta di una riallocazione di risorse e cioè di penalizzare le emissioni che danneggiano il clima per favorire l'occupazione tagliando il cuneo fiscale, non per fare cassa, ma per favorire l'occupazione, pensiamo che questo tipo di proposta possa avere anche un'accettabilità e un consenso sociale significativo.

Sei anni fa lei è stato sub commissario del Governo per il risanamento ambientale dello stabilimento Ilva di Taranto. Dopo tanto tempo la questione Ilva è rimasta aperta. Come siamo arrivati a questo punto e qual'è la sua opinione?

Io ho lasciato perché non c'erano più i fondi, il Governo non era in grado di garantire il finanziamento del risanamento ambientale e i fondi della famiglia Riva non erano disponibili perché sotto sequestro.

Da allora sono successe molte cose e sono passati molti anni. Io sono ancora convinto che dobbiamo puntare a produrre acciaio in modo pulito perché siamo consumatori di acciaio; l'acciaio è indispensabile, anche l'acciaio primario non solo quello che si fa con i rottami ferrosi, e non possiamo pensare di farlo produrre all'India o alla Turchia. Questo non per ragioni di concorrenza economica, ma perché le condizioni ambientali e tecnologiche che siamo in grado di applicare non sono sicuramente inferiori a quelle di questi paesi, ma sono potenzialmente migliori; abbiamo quindi in qualche modo il dovere di produrre acciaio.

In quel sito ormai la produzione non può più essere gli 8 milioni di tonnellate del passato. La produzione andrà sicuramente ridotta, bisognerà vedere di quanto, e bisogna andare avanti con una tecnologia sempre più pulita.

Quindi intanto va attuato il piano ambientale, che è sempre quello di cui mi occupavo anche io e che già comporterebbe un abbattimento importante, e poi occorre muoversi verso il cambio della tecnologia.

Saremo costretti ad abbandonare l'acciaio fatto col carbone, la strada della decarbonizzazione è in qualche modo obbligata e chi la percorrerà per primo avrà anche dei vantaggi competitivi e industriali.

Non ho gli elementi per valutare le intenzioni di Arcelor Mittal, non ho seguito gli ultimi anni, ma sarei molto fermo sul tutelare i livelli occupazionali e verificare l'attuazione di un piano ambientale incisivo, che è tecnologicamente possibile, in modo da produrre a Taranto acciaio in quantità anche minori, ma con tecnologie aggiornate e pulite.

Link:

<http://archivio.earthday.it/Green-economy/Emissioni-stabili-da-5-anni-rinnovabili-al-palo-e-mobilita-in-sostenibile-la-frenata-della-Green-Economy-italiana>