

Co2, il made in Italy rischia molto

di **Jacopo Giliberto**

A Hokkaido il G-8 ha detto che bisogna indirizzare le politiche energetiche mondiali per dimezzare le emissioni entro 40 anni.

Ma la domanda di energia cresce al ritmo del 2% l'anno e la risposta che viene data a questa domanda fa aumentare le emissioni. Cioè, per rispondere alla richiesta energetica si stanno impostando grandi investimenti a medio-lungo termine mirati ad avere maggiore disponibilità di petrolio, soprattutto nelle zone più estreme del pianeta, risorse che in condizioni di domanda bassa e di prezzo basso non sarebbero interessanti. Due settimane fa l'Aie (Agenzia internazionale dell'energia) ha calcolato che servono investimenti per 45 mila miliardi di dollari nei prossimi due anni per cambiare la rotta energetica.

Gli investimenti in corso nel settore della ricerca del greggio e nell'aumento della capacità estrattiva sono stimati in 20 mila miliardi di dollari.

Sono investimenti che generano effetti non subito bensì a medio-lungo termine, cioè tra una ventina d'anni. A valle c'è la costruzione di centrali elettriche, che sono uno dei motivi di crescita della domanda complessiva di energia. In altre parole, si sta investendo in infrastrutture energetiche a forte aumento delle emissioni di anidride carbonica e di lunga durata.

Il risultato? L'Aie stima che a metà del secolo invece del dimezzamento auspicato avremo un raddoppio delle emissioni.

Lo stesso meccanismo si ripete a livello Ue. A dispetto dell'indicazione europea dell'obiettivo 20-20-20 (entro

i casi dell'automobile Ue

e dei permessi di emissione

il 2020 un taglio del 20% delle emissioni e dei consumi e un obiettivo del 20% per le fonti rinnovabili di energia), le grandi compagnie petrolifere europee stanno orientando prevalentemente gli investimenti nel settore del petrolio, del metano e in parte nel carbone: per le compagnie, questi investimenti sono il modo migliore per restare nel mercato.

Sul fronte delle emissioni, in Europa ci sono Paesi che lavorano verso il futuro e altri che lucrano sul presente.

La Francia per esempio sta raccogliendo il vantaggio di avere il nucleare, che le consente (come lo consente a Svezia e Gran Bretagna) di avere obblighi di riduzione delle emissioni relativamente poco impegnativi; inoltre Francia e Gran Bretagna, che hanno un ruolo globale tramite le loro imprese, stanno giocando la partita sull'export della tecnologia nucleare e in parte la partita delle tecnologie per le fonti rinnovabili e per la cattura e stoccaggio dell'anidride carbonica.

Questi Paesi non devono far pagare al loro sistema industriale grandi costi dovuti al protocollo di Kyoto. In altre parole, Francia e Gran Bretagna raccolgono il frutto di anni di lavoro nel settore delle emissioni e nel comparto delle tecnologie.

Anche la Germania sta capitalizzando il protocollo di Kyoto. Si è fatta riconoscere i vantaggi conseguiti dall'unificazione che, con la chiusura delle vecchie fabbriche inquinanti dell'Est, ha ridotto le emissioni di anidride carbonica. Così, anche se usa nelle centrali a carbone la sua lignite di produzione nazionale, la Germania riesce a godere il vantaggio delle quote molto generose di emissione. Al punto che le imprese tedesche meno efficienti e più inquinanti possono vendere i loro permessi di emissione alle

assai più efficienti e meno inquinanti imprese italiane.

La beffa si ripete per la direttiva sulle emissioni delle auto, direttiva che all'Italia non piace. Questa direttiva prevede in particolare che le auto tedesche - che hanno dimensioni ed emissioni maggiori rispetto alla tipologia media delle auto di produzione italiana - abbiano obblighi di riduzione meno severi.

È stata questa un'intuizione azzeccata di Angela Merkel, che ha mirato a proteggere, tramite compensazioni negoziali, il segmento automobilistico medio-alto che caratterizza la produzione tedesca. Così l'Europa ha basato la direttiva sulle auto sulla relazione tra la massa del veicolo e le sue emissioni. La conseguenza: le auto che inquinano e pesano di più hanno un onere di riduzione molto minore.

Per questo motivo l'Italia insiste perché cambino i parametri: quelli relativi ai costi delle emissioni di Kyoto, ma anche quelli sui vincoli per le automobili. Il principio propugnato dall'Italia è sacrosanto: chi inquina paga. Quindi chiede di rielaborare gli impegni sulla base delle emissioni pro capite (risparmio) e per unità di prodotto (efficienza). Parametri che vedono l'Italia primeggiare.

L'effetto serra

Le emissioni di CO₂ in Italia nello scenario attuale.

In milioni di tonnellate

Industrie energetiche
 Industrie manifatturiera e costr.
 Agricoltura
 Trasporti
 Civile
 Altro

