

Aerei "puliti"? Cina e Usa contro europei

CORRADO CLINI*

■ La Hong Kong Airlines ha congelato l'acquisto di 10 Airbus 380 per protestare contro la direttiva europea *aviation* (2008/101/Ce) che ha inserito il trasporto aereo nell'Emissions Trading Scheme, il sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni di gas a effetto serra applicato fino a oggi soltanto al settore industriale, e che di conseguenza impone a tutte le compagnie aeree che operano in Europa di acquistare permessi corrispondenti alle emissioni provocate dai carburanti fossili impiegati dai vettori.

Secondo l'Associazione cinese del trasporto aereo, le compagnie della Cina dovranno pagare 126 milioni di euro nel 2012 sulla base del traffico previsto, ma è prevedibile che il costo aumenti in relazione alla crescente presenza di linee aeree cinesi negli scali europei. E sempre secondo l'Associazione, altri ordini di Airbus 380 – in fase di negoziazione – potrebbero essere congelati o annullati da altre compagnie aeree cinesi.

Lo scontro che si è aperto sulla applicazione della direttiva *aviation* è il primo segnale di una nuova fase del confronto sui cambiamenti climatici, che si sposta dal terreno politico-programmatico sugli obiettivi di riduzione delle emissioni a quello sugli effetti industriali e commerciali globali di misure unilaterali adottate dall'Unione Europea per ridurre le emissioni. La Cina e gli Usa hanno ripetutamente protestato, anche nei giorni scorsi, contro l'inserimento nella direttiva di obblighi per compagnie e vettori non europei, e la Cina in particolare ha osservato che la direttiva viola la sovranità nazionale della Repubblica cinese.

In definitiva Cina e Usa dicono che la Ue può assumere le iniziative che ritiene più opportune per combattere i cambiamenti climatici, ma non può pretendere di imporle

anche a paesi e imprese non europei. Dal suo canto, il commissario europeo Connie Hedegaard ha dichiarato qualche giorno fa che la direttiva non si cambia, e che non è previsto un piano B per soddisfare le richieste di Usa e Cina.

Il confronto sulla direttiva *aviation* apre uno squarcio inatteso sul futuro dei trattati internazionali per combattere i cambiamenti climatici e ridurre le emissioni di gas serra. Il protocollo di Kyoto scade a fine 2012 e la comunità internazionale dovrà decidere se avviare una seconda fase (2012-2020), sostituirlo con un altro trattato, o prendere semplicemente atto che – in assenza di un accordo – ogni paese assumerà impegni volontari seppur coordinati.

Tutti i maggiori paesi - a cominciare da quelli del gruppo G20 - concordano sull'esigenza di impegni globali per la riduzione delle emissioni, che richiedono a loro volta decisioni globali per l'impiego di tecnologie e combustibili alternativi in grado di ridurre il consumo di combustibili fossili nonostante la crescente domanda globale di energia.

Ma, detto questo, non c'è accordo su come assumere impegni globali.

Ovvero, tranne l'Unione europea, nessuna delle grandi economie vuole essere assoggettata a regole globali che possono interferire nelle politiche nazionali per la sicurezza energetica e la protezione dell'ambiente.

E, appunto, la direttiva europea *aviation* è contestata per gli effetti globali. Tuttavia la direttiva può essere l'occasione per un confronto globale di merito sulle misure tecnologiche (biocarburanti, motori più efficienti) che potrebbero essere condivise a livello globale dai produttori di aerei e dalle compagnie per ridurre le emissioni di Co2.

**direttore generale
del Ministero dell'Ambiente*

