

TRANSIZIONE ENERGETICA. DIRETTIVA EUROPEA E STRUMENTI LOCALI

LE NUOVE PROPOSTE SUL GREEN DEAL EUROPEO PREVEDONO TRA LE ALTRE COSE L'OBIETTIVO DI PRODURRE IL 40% DELLA NOSTRA ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI ENTRO IL 2030. E L'OBBLIGO DI IMMATRICOLARE AUTOVETTURE A ZERO EMISSIONI A PARTIRE DAL 2035

DI ERICA BIANCONI

Il 14 luglio scorso la Commissione Europea ha adottato un pacchetto di proposte per raggiungere l'obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030. Le proposte vertono sulle tematiche relative ai temi del clima, energia, uso del suolo, trasporti e fiscalità e definiscono gli strumenti legislativi per conseguire gli obiettivi stabiliti dalla normativa europea sul clima e al fine di "costruire un futuro equo, verde e prospero". I dati della Commissione Europea evidenziano che con l'attuale legislazione in materia di clima ed energia, le emissioni di gas a effetto serra dell'UE sono già diminuite del 24% rispetto al 1990, mentre nello stesso periodo l'economia dell'UE è cresciuta di oltre il 60%, dissociando la crescita dalle emissioni. Le proposte definite dalla Commissione lo scorso 14 luglio si rendono necessarie per realizzare il Green Deal europeo.

IL GREEN DEAL E LE ULTIME PROPOSTE DELLA COMMISSIONE UE

Il Green Deal è il piano con il quale l'Europa punta a dare una direzione più sostenibile alla propria economia e ha l'obiettivo principale di rendere l'Europa, come definito dalla presidente della Commissione, Ursula von der Leyen «il primo continente



a impatto climatico zero del mondo entro il 2050», con un taglio delle emissioni del 50-55%. Il Green Deal prevede azioni concrete attraverso l'investimento in tecnologie rispettose dell'ambiente e il sostenimento dell'industria innovativa, oltre alla realizzazione di forme di trasporto privato e pubblico più pulite, alla decarbonizzazione del settore energetico e a una maggiore efficienza energetica degli edifici. Il sostegno finanziario e tecnico per rendere concreti gli obiettivi, arriverà direttamente dall'UE sostenendo, come afferma la stessa Commissione, «le persone, le imprese e le regioni più colpite dal passaggio all'economia verde». Le risorse economiche saranno, quindi, maggiori nelle zone più inquinanti, per spingerle verso l'efficienza energetica senza incorrere in un crollo economico. Si parla, in sintesi, del cosiddetto "Meccanismo per una transizione giusta" che prevede almeno 100 miliardi di euro per il periodo 2021-2027. L'importo

assegnato all'Italia è di circa 360 milioni di euro, che arriveranno a 1,3 miliardi di euro grazie a un co-finanziamento nazionale e a 4,8 miliardi se si considera la stima delle risorse mobilitate.

LE PROPOSTE

Per poter realizzare e rendere operativi gli obiettivi definiti nel Green Deal europeo la Commissione Europea ha definito lo scorso 14 luglio le proposte legislative di seguito sintetizzate:

Rafforzamento dell'attuale sistema di scambio di quote di emissione ed applicazione a nuovi settori

Il Sistema di Scambio di quote di emissione (ETS UE) è stato istituito nel 2005 ed è il primo sistema internazionale di scambio di quote di emissione al mondo. È attivo in tutti i paesi dell'Unione Europea, più l'Islanda, il Liechtenstein e la Norvegia. L'EU ETS riguarda:

- anidride carbonica (CO₂) derivante

da produzione di energia elettrica e di calore, settori industriali ad alta intensità energetica, comprese raffinerie di petrolio, acciaierie e produzione di ferro, metalli, alluminio, cemento, calce, vetro, ceramica, pasta di legno, carta, cartone, acidi e prodotti chimici organici su larga scala, aviazione commerciale all'interno dello Spazio economico europeo

- ossido di azoto (N₂O) derivante dalla produzione di acido nitrico, adipico e gliossilico e gliossiale
- perfluorocarburi (PFC) derivanti dalla produzione di alluminio.

La partecipazione all'ETS UE è obbligatoria per le imprese che operano in questi settori, ma

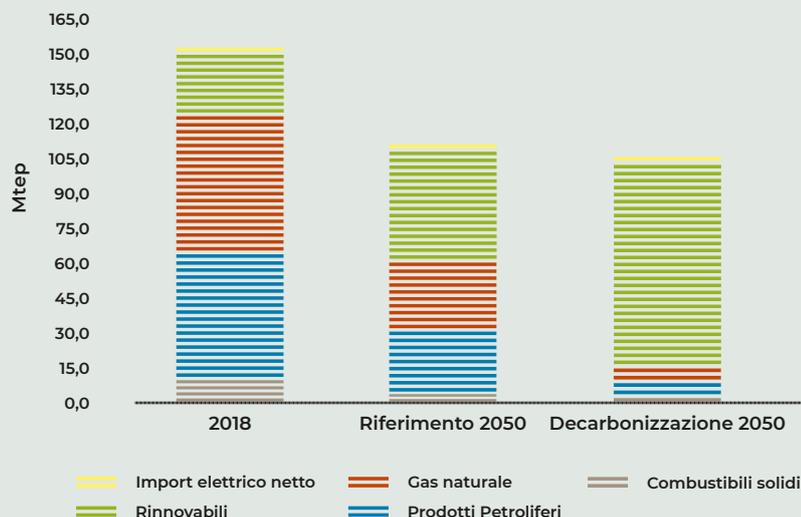
- in alcuni settori sono inclusi soltanto gli impianti al di sopra di una certa dimensione;
- alcuni impianti di dimensioni ridotte possono essere esclusi qualora le amministrazioni mettano in atto misure fiscali o di altro genere che ne riducano le emissioni di un quantitativo equivalente;
- nel settore dell'aviazione, fino al 31 dicembre 2023 il sistema ETS UE si applica unicamente ai voli tra aeroporti situati nello Spazio economico europeo (SEE).

Il sistema definisce un tetto alla quantità totale di alcuni gas serra che possono essere emessi dagli impianti che rientrano nel sistema. Il tetto si riduce nel tempo di modo che le emissioni totali diminuiscono. Entro questo limite, gli impianti acquistano o ricevono quote di emissione che, se necessario, possono scambiare. La limitazione del numero totale garantisce che le quote disponibili abbiano un valore. Alla fine di ogni anno gli impianti devono restituire un numero di quote sufficiente a coprire interamente le loro emissioni se non vogliono subire pesanti multe. Se un impianto riduce le proprie emissioni, può mantenere le quote inutilizzate per coprire il fabbisogno futuro, oppure venderle a un altro impianto che ne sia a corto. In base ai dati dell'Unione Europea, il sistema ETS EU ha consentito di ridurre negli ultimi 16 anni del 42,8% le emissioni provenienti dalla produzione di energia elettrica e dalle industrie ad alta intensità energetica. La proposta della Commissione è quella di



SETTORE ENERGETICO – EVOLUZIONE ATTESA DEL CONSUMO INTERNO LORDO (MTEP):

CONFRONTO TRA IL 2018 E GLI SCENARI DI RIFERIMENTO E DI DECARBONIZZAZIONE



FONTE: "STRATEGIA ITALIANA DI LUNGO TERMINE SULLA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DEI GAS A EFFETTO SERRA"



abbassare ulteriormente il limite massimo generale delle emissioni e di aumentarne il tasso annuo di riduzione. La Commissione propone inoltre di includere per la prima volta nell'ETS dell'UE le emissioni generate dal trasporto marittimo. Per ovviare alla mancata riduzione delle emissioni nel trasporto stradale e negli edifici, è inoltre stato proposto di istituire un nuovo sistema separato di scambio delle quote di emissione per la distribuzione di carburante per il trasporto stradale e di combustibile per gli edifici.

Aumento dell'uso di energie rinnovabili

A oggi la produzione e l'uso di energia rappresentano il 75% delle emissioni dell'UE, per cui la Commissione ha ritenuto essenziale definire dei regolamenti per accelerare la transizione verso un sistema energetico più verde. La Commissione propone una direttiva sulle energie rinnovabili che fisserà l'obiettivo di produrre il 40 % della nostra energia da fonti rinnovabili entro il 2030. Tutti gli Stati membri contribuiranno a questo obiettivo e sono previsti obiettivi specifici per l'uso delle energie rinnovabili nei settori dei trasporti, del riscaldamento e del raffrescamento, degli edifici e dell'industria. Per conseguire nel contempo

i nostri obiettivi climatici e ambientali, i criteri di sostenibilità per l'uso della bioenergia sono rafforzati e gli Stati membri devono elaborare regimi di sostegno alla bioenergia in modo da rispettare il principio dell'uso a cascata della biomassa legnosa.

Maggiore efficienza energetica

Per ridurre il consumo globale di energia, diminuire le emissioni e affrontare la povertà energetica, la Commissione propone, a livello di UE, un obiettivo annuale vincolante più stringente di riduzione del consumo di energia. Alla luce di questo obiettivo si fisseranno i contributi nazionali raddoppiando praticamente l'obbligo annuo in termini di risparmio energetico per gli Stati membri. Il settore pubblico sarà tenuto a ristrutturare il 3% dei suoi edifici ogni anno in modo da incentivare la cosiddetta "ondata" di ristrutturazioni, creare posti di lavoro e ridurre il consumo di energia e i costi per i contribuenti.

Diffusione di modalità di trasporto a basse emissioni e di infrastrutture e combustibili "sostenibili"

La Commissione ha proposto una serie di misure per far fronte all'aumento delle emissioni nel settore dei trasporti stradali. Sono previste norme più rigorose

in materia di emissioni di CO2 per le autovetture e i furgoni che impongono che le emissioni delle autovetture nuove diminuiscano del 55 % a partire dal 2030 e del 100 % a partire dal 2035 rispetto ai livelli del 2021, di conseguenza, tutte le autovetture nuove immatricolate a partire dal 2035 saranno a zero emissioni. Inoltre, per consentire agli utenti di avere accesso ad una rete affidabile in tutta Europa per la ricarica o il rifornimento dei veicoli, il verrà imposto agli Stati membri di aumentare la capacità di ricarica in linea con le vendite di autovetture a emissioni zero e di installare punti di ricarica e di rifornimento a intervalli regolari sulle principali autostrade, ovvero ogni 60 km per la ricarica elettrica e ogni 150 km per il rifornimento di idrogeno. Si prevede inoltre che gli aeromobili e le navi abbiano accesso a energia elettrica pulita nei principali porti e aeroporti. Con l'iniziativa "ReFuelEU Aviation" si obbligherà i fornitori di combustibili a aumentare la percentuale di carburanti sostenibili per l'aviazione nel carburante per gli aereogetti caricato a bordo negli aeroporti dell'UE, compresi i carburanti sintetici a basse emissioni di carbonio (elettrocarburanti). Inoltre, l'iniziativa "FuelEU Maritime" incentiverà l'utilizzo



di combustibili marittimi sostenibili e di tecnologie a zero emissioni fissando un limite massimo al contenuto di gas a effetto serra dell'energia utilizzata dalle navi che fanno scalo nei porti europei.

Allineamento delle politiche fiscali con gli obiettivi del Green Deal europeo

Il sistema fiscale per i prodotti energetici deve salvaguardare e migliorare il mercato unico e sostenere la transizione verde fissando gli incentivi adeguati. In questo senso, la Commissione ha proposto di allineare la tassazione dei prodotti energetici alle politiche dell'UE in materia di energia e clima, promuovendo tecnologie pulite e eliminando le esenzioni obsolete e le aliquote ridotte che attualmente incoraggiano l'uso di combustibili fossili.

Misure per prevenire la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio

Per garantire che l'azione ambiziosa per il clima in Europa non porti alla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, la Commissione ha proposto un nuovo meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere che fissa un prezzo del carbonio per le importazioni di determinati prodotti. Tale intervento garantisce che le riduzioni delle

NEL NUOVO PACCHETTO DI PROPOSTE DEL GREEN DEAL EUROPEO SONO PREVISTI OBIETTIVI SPECIFICI PER L'USO DELLE ENERGIE RINNOVABILI NEI SETTORI DEI TRASPORTI, DEL RISCALDAMENTO E DEL RAFFRESCAMENTO, DEGLI EDIFICI E DELL'INDUSTRIA

emissioni europee contribuiscano a un calo delle emissioni a livello mondiale, e impedirà che la produzione ad alta intensità di carbonio si sposti fuori dall'Europa. Tale meccanismo incoraggia inoltre l'industria extra UE e i partner internazionali ad adottare provvedimenti che vadano nella stessa direzione.

Strumenti per mantenere e potenziare la capacità dei pozzi naturali di assorbimento del carbonio

Gli Stati membri dell'Unione Europea hanno la responsabilità dell'eliminazione del carbonio nell'atmosfera. La proposta della Commissione è quella di regolamentare l'uso del suolo, la silvicoltura e l'agricoltura fissando un obiettivo generale dell'UE per l'assorbimento del carbonio dai pozzi naturali, pari a 310 milioni di tonnellate di emissioni di CO2 entro il 2030. Gli obiettivi nazionali imporranno agli Stati membri di preservare e estendere i propri pozzi di assorbimento del carbonio. Entro il 2035 l'obiettivo dell'UE è quello di raggiungere la neutralità climatica nei settori dell'uso del suolo, della silvicoltura e dell'agricoltura, comprese le emissioni agricole diverse dal CO2, come quelle derivanti dall'uso di fertilizzanti e dall'allevamento. La nuova strategia forestale dell'UE, oltre a sostenere i silvicoltori e la bioeconomia forestale e garantire la sostenibilità della raccolta e dell'uso della biomassa, definisce un piano per piantare tre miliardi di alberi in tutta Europa entro il 2030.

Per poter attuare le proposte definite dalla Commissione, è stato previsto un nuovo Fondo sociale per il clima il cui obiettivo è assegnare finanziamenti specifici agli Stati membri per aiutare i cittadini a investire nell'efficienza energetica. Come definito dalla Commissione, il Fondo sociale per il clima verrà finanziato dal bilancio dell'UE, utilizzando un importo equivalente al 25% delle entrate previste provenienti dallo scambio di quote di emissione dell'edilizia e dei carburanti per il trasporto stradale. La Commissione afferma che tale fondo consentirà di assegnare per il periodo 2025-2032 72,2 miliardi di euro agli Stati

membri. Con la proposta di ricorrere a finanziamenti nazionali analoghi, il Fondo mobiliterebbe 144,4 miliardi di € per una transizione socialmente equa.

LA STRATEGIA ITALIANA E GLI STRUMENTI PER GLI ENTI LOCALI

L'11 febbraio 2021 l'Italia ha inviato alla Commissione europea la "Strategia italiana di lungo termine sulla riduzione delle emissioni dei gas a effetto serra". Il documento definisce a livello generale lo scenario energetico italiano di decarbonizzazione, in cui i combustibili fossili giocano un ruolo minimo. La strategia italiana ha l'obiettivo imposto dalla UE di neutralità climatica al 2050 e definisce uno scenario di decarbonizzazione in cui la riduzione dei combustibili fossili è legato ad una riduzione della domanda di energia di circa il 40%. Tra le tecnologie su cui l'Italia intende investire per la decarbonizzazione, c'è l'elettificazione nei trasporti e nel riscaldamento degli edifici, e un aumento notevole della produzione di energia rinnovabile con tecnologie FER (Fonti Energetiche Rinnovabili) installate al 2050, 10-15 volte rispetto all'attuale potenza. Sono mostrati alcuni scenari di utilizzo dell'energia elettrica rinnovabili prodotta nelle ore centrali del giorno in eccesso rispetto alla domanda di energia, ad esempio con la produzione di idrogeno. Nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) l'Italia ha previsto circa 68,6 miliardi di euro – di cui 59,3 miliardi dal PNRR e 9,3 miliardi dal Fondo Complementare per il Mezzogiorno (FC) per la "Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica" e 31,4 miliardi di euro (di cui 25,1 miliardi dal PNRR e 6,3 miliardi dal FC) per "Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile". In particolare le missioni 2 e 3 del PNRR relative a investimenti per l'efficientamento energetico degli edifici pubblici (con particolare riferimento alle scuole) e risorse per il rinnovo degli autobus per il trasporto pubblico locale (con bus a basse emissioni) e per il rinnovo di parte della flotta di treni per trasporto regionale con mezzi a propulsione alternativa, prevedono un totale per Regioni, Province e Comuni di 24,5 miliardi di euro di cui 21,1 da PNRR e 3,4 da FC.