volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Il green europeo alla prova del TAV e delle grandi opere

Autore: Angelo Tartaglia

L'11 dicembre il Consiglio Europeo ha battuto un colpo sulle politiche climatiche. Lo ha fatto, in verità, ridimensionando quanto aveva votato a ottobre il corrispondente Parlamento, che aveva posto per l'Unione l'obiettivo di ridurre almeno del 60% entro il 2030 le emissioni di gas climalteranti. Il Consiglio viceversa ha indicato, sempre entro il 2030, l'obiettivo di una riduzione del 55%.

All'interno dei singoli Stati non è previsto che vi siano organismi che possono riformare quanto stabilito dai Parlamenti (salvo, forse, in Polonia e in Ungheria), ma nel complesso ? e un po' barocco ? ordinamento dell'UE questo è possibile, in quanto le leggi diventano operative solo dopo che si è raggiunta una convergenza di tre organismi: il Parlamento, il Consiglio e la Commissione. Formalmente il Consiglio non decide, ma indirizza: in concreto, peraltro, se il Consiglio (dove si ritrovano i capi di Stato) non è d'accordo non si muove foglia.

Ciò detto, dobbiamo essere delusi o soddisfatti? Direi, in ogni caso, soddisfatti. Si passa, infatti, dal precedente obiettivo del 40% di riduzione al 55%. Non è poco, tanto più che è confermato anche il termine per raggiungere la parità climatica, ossia il totale azzeramento delle emissioni o per riduzione o per compensazione (fisica non monetaria) entro il 2050. Insomma sembra che l'Unione Europea stia prendendo sul serio il problema del clima e dei pesantissimi rischi connessi col suo mutamento. Il *green* è affermato e spalmato un po' in tutte le politiche europee a cominciare dal Green Deal e dai fondi del Next Generation EU (il cosiddetto Recovery fund).

Soddisfatti, dunque, ma con molta parsimonia… Nello stesso documento che riporta le conclusioni del Consiglio Europeo, infatti, si trova scritto che gli ambiziosi obiettivi climatici dovranno essere perseguiti stimolando la «crescita economica sostenibile» e contribuendo alla «competitività a lungo termine» dell'economia europea, nonché promuovendo l'innovazione nelle «tecnologie green». In particolare il tema del mantenimento della competitività dell'industria è ripetuto più volte. Ora, è chiaro che bisogna tener conto del mondo (umano) reale, oltreché di quello fisico, e pertanto bisogna stare attenti a non seguire politiche che, se non riconosciute anche su scala planetaria, possano portare a uno schiacciamento della nostra economia da parte di chi, altrove, se ne infischia dei problemi climatici lasciando a carico degli altri i relativi costi e lucrando immediati vantaggi dal *business as usual*. Ma sulla base di queste considerazioni ci si aspetterebbe un impegno a perseguire una politica internazionale volta a raggiungere impegni vincolanti anche al di fuori dell'Europa (per esempio negli Stati Uniti, in Cina, in Australia, in Brasile e così via). Di un impegno del genere però non c'è traccia. In compenso si chiarisce che saranno i singoli Stati in autonomia a definire il mix energetico interno (tradotto: andiamoci piano coi vincoli esterni riguardo a carbone e nucleare per chi ce li ha). In definitiva le riaffermate buone intenzioni (di cui, si sa, è lastricata la via dell'inferno) sono importanti

ma come raggiungere l'obiettivo non è specificato, salvo un richiamo al salvifico (e mitico) ruolo delle tecnologie *green*. È così che vediamo richiamare la «crescita economica sostenibile» che, come più volte ricordato, quando applicata al mondo materiale, è una contraddizione in termini. Idem per la «competitività», apparentemente rivolta all'esterno, ma sostanzialmente e strutturalmente parte della economia dell'Unione e incompatibile con l'obiettivo di ridurre le disuguaglianze e le sperequazioni sociali.

Un chiaro testimone delle contraddizioni è, una volta di più, la politica dell'Unione relativa alle cosiddette "grandi opere" per le quali è previsto un robusto sostegno finanziario. Non ripeto cose già scritte, ma ricordo, prendendo l'esempio del tunnel transfrontaliero della Torino-Lione, che tali opere in generale e "la TAV" in particolare vanno in direzione diametralmente opposta agli obiettivi di riduzione delle emissioni del 55% entro il 2030 e di "neutralizzazione" entro il 2050. Persino con i dati di traffico "gonfiati" e i calcoli "di fantasia" delle emissioni risparmiabili utilizzati dai proponenti, gli obiettivi ribaditi l'11 dicembre dal Consiglio Europeo vengono mancati: l'opera (con le altre sue simili sparse per l'Europa) è realmente un "crimine ambientale".

Intanto da noi? Calma piatta. Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si accinge a sottoscrivere un contratto di programma con l'interlocutore (TELT) che usa dati "gonfiati" e valutazioni "di fantasia" e si dà per scontato che i fondi del Next Generation EU possano essere spesi anche per procedere sul percorso climaticida della Torino-Lione. Si va in direzione contraria agli obiettivi di riduzione delle emissioni? Non importa. Manca la copertura finanziaria integrale prevista dagli accordi internazionali? Non importa. Si assume un impegno dichiaratamente a tempo indeterminato? Non importa. C'è stata recentemente un'audizione presso l'VIII commissione del Senato, relativa proprio al contratto di programma, in cui tutte le argomentazioni del caso sono state espresse. Un'altra audizione dovrebbe esserci presto alla Camera. Si vedrà; la politica però è sostanzialmente "distratta", mentre i vertici dell'economia premono per la "ripresa". Insomma c'è ben altro di cui occuparsi, non si può certo pensare al futuro di coloro che oggi hanno quindici anni o meno!

L'Europa nel Green Deal ha anche introdotto (punto 2.2.5) un criterio prescrittivo per la valutazione degli interventi e delle azioni degli Stati che l'Unione potrebbe sostenere. Tale criterio è sinteticamente espresso nella formula *do no harm*. Insomma un intervento o azione per poter aspirare a un finanziamento europeo «non deve fare danno» ambientale (il che, presumibilmente, dovrebbe voler dire che deve essere anche conforme agli obiettivi europei in materia di clima). Chissà se l'Unione se ne ricorderà quando dovrà, per il settennato 2021-2027, definire il proprio contributo al tunnel della Torino-Lione?