



GAS NUCLEARE E TASSONOMIA AL CENTRO DELLE DISCUSSIONI

La Commissione europea ha comunicato nei giorni scorsi di aver posticipato sino alla fine di questo mese (21 gennaio) il termine per ricevere il parere degli esperti sul permettere ad alcuni progetti di gas naturale e di energia nucleare di essere etichettati come investimenti sostenibili e dunque parte della strategia "Fitfor55" della Commissione. Lo scorso fine dicembre la Commissione aveva aggiunto alcuni investimenti nel gas e nel nucleare alla "tassonomia" dell'Unione europea, classificando quegli investimenti come rispettosi degli obiettivi climatici approvati dall'UE. Il possibile inserimento di gas ed energia ha provocato molte perplessità, critiche ma anche condivisioni in particolare dalla Francia che, da gennaio, è presidente di turno del Consiglio europeo. L'Unione europea dovrà investire almeno 500 miliardi di euro in centrali nucleari di nuova generazione da qui al 2050, secondo il Commissario per il mercato interno Thierry Breton, una cifra stimata non dissimile a quella che la sua collega Kadri Simson, Commissario per l'Energia, che aveva affermato che il prolungamento della vita delle centrali nucleari esistenti richiede tra i 45-50 miliardi di euro, mentre le nuove centrali costerebbero almeno 400 miliardi entro il 2050. La Commissione appare determinata a proseguire su questa strada, includendo nella tassonomia gas e nucleare, posizione ribadita anche dalla Presidente Vond der Leyen in una recente intervista in cui ha ribadito che l'Ue ha bisogno di gas e nucleare e "ne avremo bisogno fino a che non ci saranno sufficienti energie rinnovabili come l'energia a idrogeno". Le apparenti rassicurazioni della Commissione non hanno placato le critiche del mondo industriale sulla bozza nelle mani degli esperti che per gli associati a Foratom (ente dell'industria nucleare europeo) rimane ambigua. Infatti, per rientrare nella categoria di produttori di energia nucleare di transizione, le nuove centrali nucleari dovranno essere costruite prima del 2045, presentare piani dettagliati di un impianto di smaltimento per i rifiuti radioattivi entro il 2050 e usare "la

migliore tecnologia disponibile e il combustibile tollerante agli incidenti" per qualificarsi. Questo combustibile è ancora in fase di ricerca e non è attualmente disponibile o autorizzato, dice Foratom. Se il testo non cambierà, nessuna centrale nucleare sarà inclusa nella tassonomia (ad oggi non esistono sul mercato combustibili tolleranti agli incidenti). Per altro verso, il gas dovrebbe essere escluso dalla lista degli investimenti sostenibili in Europa, secondo le richieste del gruppo di investitori sul clima con 50 trilioni di euro di attività. Il gruppo ha aggiunto che sta ancora valutando se considerare il nucleare come un investimento sostenibile. In una lettera aperta dei giorni scorsi, l'Institutional Investors Group on Climate Change (Iigcc), una potente coalizione di fondi pensione e gestori patrimoniali, ha avvertito che etichettare il gas fossile come un investimento sostenibile rischia di incanalare il capitale verso attività che sono incompatibili con le ambizioni climatiche dell'Europa. «L'inclusione del gas minerebbe la credibilità della tassonomia così come l'impegno dell'UE per la neutralità climatica entro il 2050», ha detto Stephanie Pfeifer, Ceo di Iigcc. Tra minacce, polemiche e critiche reciproche, avremo davanti settimane decisive per arrivare alle decisioni finali.

Parlamento europeo (Prossime riunioni di Commissione dal 24 gennaio in poi. Nella Plenaria in corso dal 17 al 20 gennaio elezione cariche istituzionali).

TASSA SUI PRODOTTI IMPORTATI DA PAESI INQUINANTI

Il parlamentare dell'UE incaricato di negoziare con la Commissione la prossima tassa europea per le importazioni ad alta intensità di carbonio ha raccomandato cambiamenti drastici nella proposta dell'esecutivo, tra cui un'introduzione più rapida e l'aggiunta di più prodotti. Nel luglio dello scorso anno, la Commissione europea aveva proposto un meccanismo di aggiustamento alla frontiera del carbonio (Cbam) perché si accrescesse il prezzo di beni sulle importazioni dai paesi ad alta



intensità di carbonio. La proposta ha lo scopo di proteggere le imprese dell'UE dalla concorrenza sleale e prevenire il cosiddetto carbon leakage, dove le aziende si trasferiscono in paesi dove è più economico inquinare. La proposta è da mesi nelle mani del Parlamento europeo e degli stati membri dell'UE, che dovranno concordare un testo comune prima che la tassa diventi realtà. L'On. Mohammed Chahim, responsabile per il Parlamento di questo dossier, ha proposto di espandere la portata della tassa: la Commissione EU propone di includervi ferro e acciaio, cemento, fertilizzanti, alluminio e produzione di elettricità, mentre Chahim vorrebbe aggiungere alla lista anche prodotti chimici organici, idrogeno e polimeri ed inoltre chiede di anticiparne l'entrata in vigore al 2025, non al 2026 come prevede la Commissione.

AUTO ELETTRICHE, COMPONENTISTICA E RICARICA

I produttori europei di ricambi auto sono stati accusati di boicottare gli sforzi per decarbonizzare il settore dei trasporti e le politiche dell'UE rispettose del clima, in particolare si punta il dito contro il colosso Bosch che starebbe tentando di indebolire o ritardare le politiche dell'UE progettate per tagliare le emissioni dei veicoli (eliminare gradualmente le auto a benzina e diesel entro il 2035 e promuovere i carburanti elettronici come mezzo per prolungare la vita dei veicoli con motore a combustione interna). Tuttavia sia Bosch che Clepa (associazione delle industrie di automotive e componentistica) hanno ribadito il sostegno per una rapida elettrificazione, ma anche la necessità di un periodo intermedio con "tecnologia mista", che vedrebbe l'uso di elettro-carburanti nei motori a benzina e diesel oltre al lancio di veicoli elettrici.

In un recente articolo di Mathieu Bonnet, presidente di ChargeUp Europe, l'organismo di rappresentanza del settore europeo delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici, si invita la Commissione ad un impegno maggiore nella diffusione di una rete di approvvigionamento per la ricarica dei veicoli elettrici su tutto il territorio europeo. Per il 2030, scrive Bonnet, "quasi un passeggero su quattro sulla strada sarà in un veicolo elettrico", ma "per valorizzare questo boom, dobbiamo fare in modo che le persone possano guidare e ricaricare un veicolo elettrico ovunque in Europa. Perciò gli automobilisti devono sapere che possono ricaricare a casa, al lavoro, quando fanno la spesa e quando viaggiano in vacanza. Questo significa distribuire le infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici nelle case e negli appartamenti, negli uffici, nelle stazioni

autostradali e nelle strade pubbliche... bisogna fare di più, e la priorità politica è necessaria per dare alla mobilità elettrica e alla ricarica dei veicoli elettrici la spinta di cui ha bisogno per passare dall'essere un settore in crescita a diventare mainstream. La proposta di regolamento sulle infrastrutture per i combustibili alternativi (Afir) presenta l'opportunità perfetta per impostare correttamente la scena per il prossimo decennio. La proposta di obiettivi vincolanti per la diffusione dell'infrastruttura pubblica di ricarica dei veicoli elettrici in tutti gli Stati membri mette la ricarica dei veicoli elettrici al centro del processo di decarbonizzazione dei trasporti. Tuttavia, l'attuale proposta manca dell'ambizione necessaria per preparare quelle parti d'Europa che attualmente non hanno molti veicoli elettrici sulle loro strade. Gli obiettivi attuali si basano sul modello di capacità della rete di ricarica dei veicoli elettrici per quanto riguarda la dimensione della flotta, per cui 1 kW di capacità di ricarica dovrebbe essere distribuito per ogni veicolo elettrico a batteria e 0,66 kW per ogni veicolo ibrido elettrico (Phev) registrato in uno stato membro.

Per aiutare l'Europa a prepararsi per un maggior volume di veicoli elettrici che arrivano sul mercato, dobbiamo assicurarci di portare tutti i paesi lungo il percorso dell'elettrificazione. Guardando l'UE nel suo complesso, la rete di ricarica dei veicoli elettrici non è distribuita in modo uniforme - il 75% delle stazioni di ricarica esistenti si trova solo in quattro Paesi dell'UE. Affrontare questo problema significa fissare degli obiettivi di ricarica per i veicoli elettrici che siano collegati alla quota di veicoli elettrici nella flotta complessiva di veicoli passeggeri di un paese. Questi dovrebbero iniziare con obiettivi più ambiziosi di installare 3 kW invece di 1 kW per veicolo elettrico a batteria e 2 kW per ogni Phev quando il parco auto complessivo conta meno dell'1% di EV. Questo approccio più personalizzato richiederà obiettivi più alti a breve termine e una maggiore ambizione che dà una spinta ai mercati poco serviti. Può fornire la priorità politica e può spingere gli stati membri a sviluppare una pianificazione a lungo termine per attirare gli investimenti privati. L'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici è un business razionale che offre opportunità economiche per l'UE e i suoi stati membri. È più che ora di cogliere questa opportunità per guidare la transizione verde attraverso la mobilità elettrica".

L'UE ha bisogno di una legislazione sull'accesso ai dati di bordo dei veicoli? Secondo la FIA, associazione dei produttori di auto sportive, è necessaria una legislazione specifica europea nel settore. L'Ufficio europeo della FIA accoglie con



favore la strategia europea della Commissione per i dati, che esamina come possiamo utilizzare e condividere big data non personalizzati per sviluppare nuove tecnologie e modelli di business che creano ricchezza per le nostre società; il lavoro svolto per migliorare le nostre norme di responsabilità e sicurezza per piattaforme, servizi e prodotti digitali, come parte della nuova legge sui servizi digitali; e la proposta di legge sulla governance dei dati, che promuoverà la condivisione dei dati tra i settori e gli Stati membri, aumentando la fiducia, rafforzando i meccanismi per aumentare la disponibilità dei dati e superando gli ostacoli tecnici nel riutilizzo dei dati. Tuttavia, l'attuale legislazione settoriale specifica necessita di una revisione per continuare a consentire ai consumatori di controllare e gestire i flussi di dati che generano durante l'utilizzo della propria auto e i servizi innovativi relativi al suo utilizzo. Il modello di "veicolo esteso" promosso dai costruttori di veicoli pone seri problemi di protezione dei dati e di concorrenza, legati ai rischi di preclusione, discriminazione e monopolio dei prezzi. Già nel 2019, uno studio economico commissionato dall'Ufficio europeo della FIA stimava che, entro il 2030, l'impatto negativo del modello del "veicolo esteso" per i consumatori e i fornitori di servizi indipendenti potrebbe ammontare a 65 miliardi di euro all'anno! Sia i consumatori che i fornitori di servizi indipendenti hanno bisogno di un solido quadro normativo settoriale sull'accesso ai dati di bordo che garantisca un'effettiva concorrenza sul mercato, innovazione e una vera scelta dei consumatori. Se la Commissione non riesce a realizzare questo quadro, il rischio è quello di lasciare che i costruttori di veicoli impongano la loro soluzione tecnica preferita a scapito di tutti gli altri.

BREVI DALL'EUROPA

TALLIN È LA CAPITALE PIÙ VERDE D'EUROPA

Tallinn, la capitale dell'Estonia e la più settentrionale delle città baltiche, ha implementato una serie di cambiamenti drastici al fine di raggiungere la neutralità del carbonio entro l'anno 2050. Queste strategie sono state elogiate dalla Commissione europea l'anno scorso, e la città è stata nominata capitale verde europea per il 2023. La protezione del suolo pubblico, la riduzione dell'inquinamento acustico e il miglioramento della qualità dell'acqua sono stati la chiave per l'assegnazione dell'illustre titolo a Tallinn, secondo la Commissione europea. La rete di parchi di Tallinn ora raggiunge i 90 m², costituendo il 19,5% della superficie totale della

città. Questo contrasta con il solo 9,5% di Parigi. Uno studio recente suggerisce che le città europee potrebbero prevenire fino a 43.000 morti premature all'anno se fornissero spazi verdi adeguati per gli abitanti delle città. "Tallinn 2030" è una strategia a lungo termine destinata a costruire un "ambiente cittadino sano e un uso sostenibile delle risorse naturali" entro l'anno 2030. Il progetto è supportato dal Tallinn Landscaping Action Plan, dalla Rainwater Strategy e dal Sustainable Energy Action Plan. La città sta incoraggiando i parchi, i giardini e le riserve naturali a rimanere selvaggi nel tentativo di incoraggiare l'impollinazione degli insetti. La città ha ricevuto molta attenzione quando ha reso l'accesso al trasporto pubblico gratuito per i residenti nel 2013 - una pietra miliare nel viaggio della città verso il raggiungimento di una riduzione del 40% delle emissioni entro il 2030.

Importiamo idrogeno dalla Namibia? Il progetto è già ben avviato e avrà sede a Lüderitz, cittadina nei pressi del Parco Nazionale Tsau /Khaeb e alla fine produrrà circa 300.000 tonnellate di idrogeno verde all'anno. In termini semplici, l'energia rinnovabile dal sole e dal vento sarà usata per separare le molecole di idrogeno dall'acqua desalinizzata. Queste molecole di idrogeno nella loro forma pura o in ammoniaca verde derivata possono comporre una varietà di prodotti, compresi i carburanti sostenibili. La produzione inizierà nel 2026 e l'impatto della enorme produzione di idrogeno sarà internazionale, con accordi già firmati con la Germania, il Belgio e i Paesi Bassi.