

Parere sul Piano “Fit for 55” dell’Unione europea

È ormai sotto gli occhi di molti che i continui allarmi climatici, rilanciati di recente anche dai vertici delle agenzie dell’ONU e di altre organizzazioni internazionali, costituiscono il substrato ideologico e politico delle azioni condotte da alcuni Governi nazionali allo scopo di avviare una controversa *transizione ecologica*: transizione finalizzata, apparentemente, alla riduzione della CO₂ antropica e del riscaldamento climatico che da essa deriverebbe, ma in realtà mirante alla riorganizzazione – prima di tutto sul piano culturale – di oltre un secolo di “progresso” fondato sulle fonti energetiche non rinnovabili.

Al di là di ogni analisi critica circa la nozione stessa e l’eticità del progresso finora perseguito, è evidente che il catastrofismo climatico di origine antropica resta un concetto molto dibattuto e controverso¹, almeno quanto la sostenibilità socio-economica della cosiddetta *transizione ecologica*. Come diffusamente rilevato, infatti, i risultati attesi dalle azioni così poste in essere, tutti ancora da dimostrare sul piano scientifico, sembrano destinati a realizzarsi in un futuro così lontano da rendere ineludibili, oggi, analisi costi-benefici ben più articolate e rigorose di quelle finora condotte. A ciò deve aggiungersi che il peso economico e sociale di queste azioni – che prevedono la rapida decarbonizzazione dei cicli produttivi su scala globale – finirà inevitabilmente per colpire, destabilizzandole, famiglie e imprese già impoverite dall’emergenza Covid-19.

Tralasciando per il momento fenomeni eclatanti e ben noti al pubblico – come ad esempio l’ipertrofica diffusione delle pale eoliche, che formerà oggetto di un futuro parere dell’OCTE – esempio paradigmatico di questa controversa *transizione ecologica* è costituito dal piano dell’Unione europea finalizzato all’attuazione del “Green Deal”² e denominato “Fit for 55” (“Pronti per il 55”)³.

Come noto, il “Fit for 55” persegue la riduzione del 55% delle emissioni antropiche di CO₂ entro il 2030 – in linea con quanto previsto dall’“Agenda 2030” dell’ONU – quale tappa fondamentale di quella “neutralità climatica” che deriverebbe, secondo alcuni, dal totale azzeramento delle emissioni antropiche di CO₂ entro il 2050. È tuttavia agevole rilevare che un piano del genere, fondato su misure a dir poco draconiane, appare non solo di difficile realizzazione, considerata l’assenza di adeguate fonti energetiche alternative e realmente sostenibili dal punto di vista ambientale, ma anche in grado di incidere profondamente sull’economia e sull’occupazione degli Stati europei, nonché di compromettere in modo significativo diritti e libertà individuali costituzionalmente garantiti in alcuni ordinamenti nazionali, tra cui la libertà d’iniziativa economica privata.

Ciò nonostante, e forse proprio per questo, le istituzioni dell’Unione europea proseguono imperterrite nella realizzazione del “Fit for 55”, elaborato con il fattivo contributo degli *stakeholders* di settore e quindi in consessi spesso distanti dalle sedi istituzionali della democrazia.

Ma anche quando il dibattito sulla *transizione ecologica* riesce ad approdare nelle aule parlamentari, è facile assistere a forme singolari di suicidio politico da parte di chi, evidentemente teleguidato da una propaganda faziosa e fuorviante in materia di *climate change*, si sente addirittura più “realista del Re”.

In tal senso va ricordata la votazione svoltasi l’8 Giugno 2022 al Parlamento europeo, dove il “Fit for 55” elaborato e proposto dalla Commissione europea è stato approvato con il voto favorevole dei partiti che più affermano di difendere diritti, sicurezze e libertà fondamentali, ossia i partiti di sinistra⁴. Può quindi apparire singolare che gli emendamenti votati dal Parlamento europeo⁵ siano addirittura più stringenti del testo licenziato dalla Commissione, arrivando a chiedere di anticipare al 2022 la prevista riduzione del 55% delle emissioni antropiche di CO₂ in linea con i contenuti del “Patto per il clima” adottato a Glasgow nel novembre 2021.

Il Parlamento europeo ha inoltre approvato:

- 1) lo stop alla costruzione e alla vendita, a partire dal 2035, di automobili dotate di motori a benzina e diesel, inclusi quelli ibridi;
- 2) lo stop all’inclusione dei biocarburanti tra le soluzioni alternative all’impiego di combustibili fossili;

¹ In proposito si veda, tra gli altri, R. Graziano, *I lotofagi climatici, il global warming e lo zeitgeist della “modernità”*, in *Rivista dell’OCTE*, 2022, n. 0, <https://www.ecsel.org/octe>.

² Cfr. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_3541.

³ Cfr. <https://www.eesc.europa.eu/en/our-work/opinions-information-reports/opinions/fit-55-delivering-eus-2030-climate-target-way-climate-neutrality>.

⁴ I voti favorevoli sono stati 339, a fronte di 249 voti contrari e 24 astensioni.

⁵ Cfr. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0234_EN.pdf.

3) lo stop alla riforma “morbida” del sistema *Emissions Trading System* (ETS), che finirà per scaricare sul prezzo finale di beni e servizi – e quindi sui consumatori – i costi delle speculazioni finanziarie relative alla compravendita dei permessi di emissione di CO₂, che l’Unione europea può cedere alle industrie a più alto impatto climatico.

È agevole rilevare che le principali conseguenze dell’applicazione del piano “*Fit for 55*” sul piano tecnologico, produttivo ed economico consisteranno:

- nella creazione, secondo la stessa Commissione europea, di oltre 600.000 disoccupati nel solo settore *automotive* europeo (di cui circa 70.000 in Italia), senza considerare il numero imprecisato e imprecisabile di disoccupati nei settori a esso collegati, con particolare riferimento alle piccole e medie imprese (PMI);
- nella consegna *de facto* nelle mani dell’industria cinese dell’intera produzione automobilistica europea, in virtù:
 - i) del monopolio globale che la Cina detiene sulle *Terre Rare*, ossia sugli elementi chimici necessari alla fabbricazione delle batterie dei motori elettrici; ii) della mole di investimenti che da tempo la Cina promuove nel campo della produzione e della commercializzazione delle auto elettriche;
- nella grave e probabilmente definitiva perdita di competitività e di *know how* delle industrie dei Paesi europei, con drammatiche conseguenze occupazionali, reddituali e sociali di breve, medio e lungo periodo;
- nell’ulteriore impoverimento dei cittadini europei che saranno costretti a sopportare, tra l’altro, l’incremento delle tariffe di trasporto inevitabilmente conseguente all’aumento dei costi sostenuti dai vettori a causa della citata riforma dell’ETS.

Sul piano politico e strategico, inoltre, le conseguenze del “*Fit for 55*” consisteranno:

- nell’ulteriore svuotamento delle prerogative sovrane dei Parlamenti degli Stati membri dell’Unione, coerentemente con le dinamiche globaliste promosse dal capitalismo finanziario transnazionale;
- nella cessione delle strategie relative a mobilità e logistica a un Paese, come la Cina, che mostra una singolare concezione della concorrenza e della democrazia.

La valutazione di tale epocale *autogol* è sotto gli occhi e alla portata di chiunque e svela la strategia che si cela dietro il “*Fit for 55*”: utilizzare o sollecitare evidenze scientifiche controverse o funzionali per pianificare crisi di natura diversa (climatica, energetica, ambientale, strategica, alimentare, sanitaria), ma tutte volte a legittimare l’introduzione e il mantenimento di misure restrittive di diritti e libertà fondamentali, secondo un approccio paternalistico fondato sui principi dell’economia comportamentale. Dopo l’*affaire* Covid, siffatto “biopandemismo” è in via di realizzazione anche in campo ambientale ed energetico con buona pace dei cittadini europei e di quelli italiani in particolare, tenuto conto delle peculiarità industriali e socio-economiche del nostro Paese.

A questo proposito vale la pena di fare un’ultima osservazione. È singolare che una deroga al “*Fit for 55*” sia prevista per le aziende europee che producono meno di 1.000 veicoli “termici” l’anno, come è il caso, ad esempio, di alcuni marchi storici e prestigiosi (quali, ad esempio, Ferrari e Lamborghini). A meno di non volere ricavare da ciò un’analisi neo-malthusiana, che si innesta sul neo-darwinismo elitario promosso con ogni evidenza dalla Commissione europea, non resta che prendere atto, maliziosamente, della logica sancita dal “*Fit for 55*”: ossia che il comportamento delle classi più abbienti produce sul clima effetti diversi da quelli prodotti dal comportamento delle classi meno abbienti.

Sulla base delle considerazioni esposte, l’OCTE:

- A) denuncia la tendenza ad applicare diffusamente, tanto a livello nazionale quanto a livello internazionale, l’approccio fondato sulla presunta origine antropica dell’evoluzione climatica globale;
- B) critica le strategie del *Green Deal*, in quanto basate su una mono-narrazione che scoraggia ogni dibattito relativo all’evoluzione climatica in corso e alle iniziative da intraprendere in merito;
- C) stigmatizza l’applicazione del piano “*Fit for 55*” dell’Unione europea, che non tiene nella dovuta considerazione l’aggravamento della crisi economica ed energetica conseguente al conflitto in Ucraina;
- D) chiede ai decisori politici europei e nazionali, nonché al mondo accademico, di liberarsi dai *diktat* imposti da evidenze scientifiche controverse, infondate o strumentali⁶ per tornare ad assumere il ruolo di effettivi rappresentanti, rispettivamente, della democrazia e del pensiero critico, anche in vista delle complesse scelte politiche che la congiuntura economica imporrà nel prossimo futuro.

OCTE, 21 Giugno 2022

La versione originale del Parere è pubblicata sul sito: <https://www.ecsel.org/octe/>

⁶ In tal senso si veda il *dossier* approvato il 14 giugno 2022 dal Servizio studi del Senato della Repubblica e dall’Ufficio rapporti con l’Unione europea dalla Camera dei Deputati, il cui primo capitolo è dedicato a “Un Green Deal europeo”.